HVB

HET VISSERIJBLAD

57 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6 - 1 juni 1990 - 99,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten. Dat is nu al 57 jaar het geval.
Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Robert Depoorter (tekeningen), Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
tel: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

ISSN: 0776-6912

SEAPRINT
H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
Tel: 059/32 55 59
Fax: 059/32 17 52
is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.
Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding : abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- B.F./ jaar.
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K. £32.

Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

het kan verkeren

Doorgaans hebben vissers een heel stuk van de wereld gezien. Hun schip heeft meer dan eens vreemde havens aangedaan en dat heeft hen toegelaten een vergelijking te maken tussen de situatie zoals ze die thuis kennen en de toestand in het vreemde land.

Zo hebben de vissers die ooit in Liverpool terechtkwamen met eigen ogen kunnen zien hoe die eens zo machtige haven stilaan maar zeker in verval geraakte en nu nog maar de schim is van hetgeen ze ooit geweest is.

Ze trekken daar lessen uit, de vissers en ze brengen die ervaringen mee naar het thuisland. Op de kaaien wordt daarover verteld. En dan steken ze hier het vingertje in de lucht als ze zien dat één of ander stadsbestuur er 'met zijn klak naar smijt', of als ze vermoeden dat één of andere firma — omwille van het eigenbelang — weigert haar verantwoordelijkheid op te nemen... Want, in het buitenland hebben ze gezien tot welke schrijnende toestanden dat allemaal leidt.

Daarom is het altijd goed te zien dat er ook groepen zijn die de apathie doorbreken. (In 'van Daele' staat bij apathie: toestand van ongevoeligheid, afwezigheid van driften en hartstochten, van elk streven naar iets, ongevoelig voor emoties, lusteloos, onverschillig.)

Het ziet er naar uit dat er in dit land nog altijd mensen genoeg zijn die over voldoende kreativiteit, doorzettingsvermogen en werklust beschikken om van een doodlopend straatje een autoweg te maken. Dat deze mensen soms uit heel onverwachte hoeken opduiken kan alleen maar toegejuicht worden.

In de verschillende Vlaamse vissershavens zijn zich zo'n groepen aan het vormen. De ene groep staat al sterker (en/of verder) dan de andere, maar alle hebben ze dit met elkaar gemeen: ze moeten de plaats innemen van degenen die — door hun apathie —beletten dat deze sektor zich verder ontplooit.

Ofwel slagen die groepen in hun opzet en dan gaat het leven verder. Dan kan er ook naar bestvermogen geprotesteerd, geageerd en gekontesteerd worden. Dan zal er gevallen worden en weer opgestaan... En de zeven vette en de zeven magere jaren zullen elkaar verder aflossen. (Het leven, het ware leven!)

Ofwel slagen ze niet in hun opzet en dan zal deze sektor alsmaar verder achteruitboeren. En degenen die het dan nog altijd voor het zeggen zullen hebben, zullen zeggen: "vandaag is er weer geen nieuws. Gelukkig".

Het spreekt vanzelf dat ònze keuze vlug gemaakt is.

Flor Vandekerckhove

Het reinigen van turbo's door geschoold en vakkundig personeel

RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk	**- schroefassen**
- Slipwaywerken	**- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen**
- las- en brandwerk	**- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren**
- opspuiten van assen	**- scheepselektriciteit en -koeling**
- kraanverhuur	**- vakkundig reinigen van turbo's door geschoold personeel**

Europees Visserijcentrum Zeebrugge stuit nog op tegenstand en ongeloof

In het kader van een informatie- en animatieweekend in Zeebrugge organizeerde de Centrale voor Socialistisch Cultuurbeleid (CSC) van het Gewest Brugge een debatavond rond de uitbouw van het Europees Visserijcentrum (EVC) in Zeebrugge. Tot een echt debat is het die avond nooit gekomen omdat de talrijke aanwezigen in de eerste plaats gekomen waren om meer details te vernemen over de (verhuis)plannen van de Zeebrugse Visveiling. De bijeenkomst had dan ook meer weg van een hoorzitting voor de wijkbewoners, waar natuurlijk heel wat mensen wonen die voor hun broodwinning op de visserijsektor aangewezen zijn.

De vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen die aan het debat deelnamen: vooraan moderator Jan Leclercq en reder Gilbert Derudder en staande Freddy Pollet, Paul Tavernier en Marc Bekaert.

Nagenoeg alle plaatsen in het Zeebrugse Gemeenschapshuis waren op vrijdag 11 mei ingenomen, een duidelijke aanwijzing dat de komst van het Europees Visserijcentrum (EVC) velen bezig houdt. Naar onhebbelijke gewoonte bij dergelijke bijeenkomsten trad het panel niet aan zoals aangekondigd. De vertegenwoordiger van de werknemers (een niet bij naam genoemde woordvoerder van de Belgische Transportarbeidersbond) liet zich verontschuldigen. De andere betrokken sektoren waren wel op het appèl. Een der aanwezigen merkte op dat ook een vertegenwoordiger van de plaatselijke horeca en middenstand een plaats in het panel verdiende omdat de verhuis van de vismijn ook hun toekomst hypotekeert.

Senator-moderator Jan Leclercq, lid van de MBZ, had daar begrip voor, maar wilde met de aanwezige panelleden in de eerste plaats van gedachten wisselen over de uitbouw van het EVC.

Panel aan het woord

De vertegenwoordigers van de belangengroepen brachten één na één hun visie naar voor. Marc Bekaert was opgetogen over het CSC-initiatief. *"Het laat ons toe voor het eerst onze langetermijnvisie, waaraan veel studiewerk en onderzoek voorafging, publiek toe te lichten"* zei de afgevaardigde-bestuurder van de ZV, die er nog aan toevoegde dat de besluitvorming rond de uitbouw van het visserijpark een weloverwogen beleidskeuze is die niet vrij is van risico's voor de onderneming.

Algemeen direkteur van de ZV Freddy Pollet ging dieper op de zaak in. Met cijfers over de vlootsterkte, kwota, visaanvoer en visverbruik trachtte hij de aanwezigen te overtuigen dat de ZV niet over een nacht ijs ging. Spreker speelde vooral in op het tekort aan visverwerkende bedrijven waardoor zestig procent van de visaanvoer onverwerkt naar het buitenland verdwijnt, terwijl ons land massaal (duurdere) verwerkte visserijprodukten moet invoeren. Hierdoor verliest onze ekonomie een aanzienlijke meerwaarde die de bedrijven en de tewerkstelling ten goede zouden kunnen komen. Direkteur Pollet is dan ook de mening toegedaan dat de visveiling de spil moet zijn tussen aanvoer en afname. De cirkel is niet rond wanneer de fileerbedrijven ontbreken was zijn konklusie.

Reder Gilbert Derudder, ondervoorzitter van de Rederscentrale Oostkust, was korter van stof. Hij beperkte zich tot de sceptische opmerking dat de reders zich nog veel vragen stellen over de verkoop, het versassen, de ligplaatsen, het lot van de garnaalvissers, de aanvoer van containervis en de pakhuizen. *"Wat gaat het ons allemaal kosten? Zijn het opnieuw de reders die voor de kosten moeten opdraaien"* was de opmerking waarmee hij zijn korte tussenkomst afsloot.

De vierde man in het panel sprak namens de Zeebrugse Viskopers (ZVK), een vereniging die een 25-tal leden telt en volgens advokaat Paul Tavernier de meerderheid van de Belgische viskopers verenigt. Spreker nam rustig de tijd om zijn stelling uiteen te zetten. Even greep hij terug naar het verleden toen hij er op wees dat de ZV de visveiling uit de handen nam van de reders en kopers. *"Vòòr de privatisering was de stedelijke visveiling niet eens verlieslatend. Nu de veiling met een erfpacht vastzit bij een kommerciële vennootschap is winst onontbeerlijk, ten koste van de dienstverlening."* Meester Tavernier stelde dat de ZV met een verkeerde voorstelling bedrijven naar de achterhaven wil lokken. *"Er is misschien plaats voor slechts één groot scholverwerkend bedrijf met honderd werknemers. Dat betekent* ☞

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
OTO TAXI
Bredene Oostende

De feestzaal van het Zeebrugse Gemeenschapshuis was aardig volgelopen voor de gespreksavond.

een dagelijkse aanvoer van 200 ton om het bedrijf rendabel te houden. In de praktijk is het onmogelijk dat 70 procent van de scholaanvoer naar één bedrijf gaat. Bovendien liggen de visverwerkers niet voor het grijpen en kunnen wij de konkurrentie niet aan met Nederlandse fileerbedrijven in gebieden met grote werkloosheid of veel vreemdelingen die werken in sociale omstandigheden die hier ondenkbaar zijn." Meester Tavernier meende te weten dat Nederlandse fileerders een weekproduktie van 1.000 kg moeten halen, maar dat het niets uitmaakt of zij daar 40 of 60 uur voor vandoen hebben. Spreker wilde ook duidelijkheid over de rol van de participatievennootschap *"Fishlink"* bij de uitbouw van het industriepark. Tot besluit stelde hij dat de visveiling en het EVC twee verschillende zaken zijn die uit elkaar moeten gehouden worden.

Geen echt debat

De uitlatingen tijdens de eerste gespreksronde boden in elk geval voldoende stof voor een opwindende discussie. Moderator Leclercq pakte de zaak diplomatisch aan. Het was hem natuurlijk niet ontgaan dat alle kritiek in de richting van de ZV-delegatie ging. Terecht stelde hij duidelijk dat hij het debat over de privatisering niet wilde heropenen.

Marc Bekaert kreeg als eerste de kans om op de kritiek te reageren. Hij verdedigde uiteraard de visie van de ZV en de voordelen van de schaalvergroting. Opnieuw drukte hij erop dat de visveiling (niet alleen bij ons) een *vraagmarkt* is, m.a.w. er is een tekort aan grondstof, wat tot uiting komt in de prijsvorming. *"Op lange termijn zullen de reders zich uit ekonomische overwegingen moeten begeven naar de plaatsen waar de vraag grootst is met de beste prijsvorming tot gevolg. In de huidige situatie rekenen de kopers hun transportkosten op een of andere manier door.*

VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:
- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.
Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust.

✆ **(052) 33.24.66 – B.T.W. 400.332.559**

Architect L.P. Van der Veken, ontwerper van het visserijpark, geeft tekst en uitleg bij de plannen.

Zij laten dit betalen door lagere prijzen te bieden" is zijn uitleg die Freddy Pollet volmondig bijtreedt. *"Andere vissershavens investeren in gelijkaardige projekten"* voegt de ZV-direkteur eraan toe om nogmaals duidelijk te maken dat volgens hem *"... de strijd voor de vis in Europa niet aan de Belgische kust, tussen Oostende en Zeebrugge, maar tussen landen wordt gestreden. Tekenend voor de bitsigheid waarmee dit gebeurt is het samenwerkingsverband dat onlangs tot stand kwam tussen de vijf grootste Nederlandse vissershavens Urk, IJmuiden, Den Helder, Scheveningen en Lauwersoog."* Freddy Pollet voegt er nog aan toe dat ook Zeebrugge werd uitgenodigd om hierover van gedachten te wisselen. *"Waarom kan dergelijk overleg hier niet?"* vroeg hij zich luidop af, waarbij hij de ZVK publiek uitnodigt om rond te tafel plaats te nemen.
Hij betwist dan ook de cijfers van voorzitter Tavernier, waar deze beweert dat de aanvoer nauwelijks volstaat om één groot visverwerkend bedrijf draaiende te houden. *"Volgens de studies die wij lieten uitvoeren kunnen in het visserijpark gemakkelijk vijf bedrijven met dertig mensen aan de slag, op voorwaarde dat de ZV de aanvoertekorten langs een of andere weg aanvult."*
De vertegenwoordiger van de viskopers is het daar duidelijk niet mee eens en ziet dit trouwens als konkurrentie voor de kopers die hierdoor hun markaandeel zullen zien verminderen. Ook reder Derudder heeft geen goed oog in de komplementaire aanvoer uit het buitenland met containers en grote vriesschepen, afhoewel hij de medewerking van de reders niet uitsluit om tot een voor alle partijen bevredigende oplossing te komen. Marc Bekaert verdedigt nogmaals zijn politiek: *"Door op grotere schaal te werken kunnen wij onze vis aanbieden aan een internationaal net. Hiervoor moeten we wel over de nodige instrumenten beschikken zoals een moderne en goed uitgeruste veiling en de nodige toeleveringsbedrijven. Uiteindelijk zal de markt bepalen hoe de vishandel verder zal evolueren. Hogere prijzen lokken immers verkopers terwijl de aanwezigheid van alle diensten kopers aantrekt."*
Paul Tavernier verdedigt de weerbarstige houding van de ZVK door te stellen dat eigenlijk niemand goed weet wat de ZV in het schild voert. De viskopers investeerden rond de oude vismijn en moeten alles nu achterlaten om hun intrek te nemen in het nieuwe visserijpark waarover ze niet eens werden geraadpleegd. Marc Bekaert replikeert hierop met de bemerking dat de verhuis kadert in een weloverwogen visie. *"Bij de eerste plannen werd vastgesteld dat er rond de oude vismijn onvoldoende ruimte beschikbaar was. Het feit dat parkings op het dak waren voorzien wijst duidelijk in die richting. De mogelijkheden in de voorhaven bleken ontoereikend (tijhaven met beperkte diepgang, gelegen in bebouwde kom enz.). Wij willen onze investeringen rendabilizeren en onze doorgroeimogelijkheden niet beperken door een verkeerde inplantingsplaats."*

Vragenuurtje

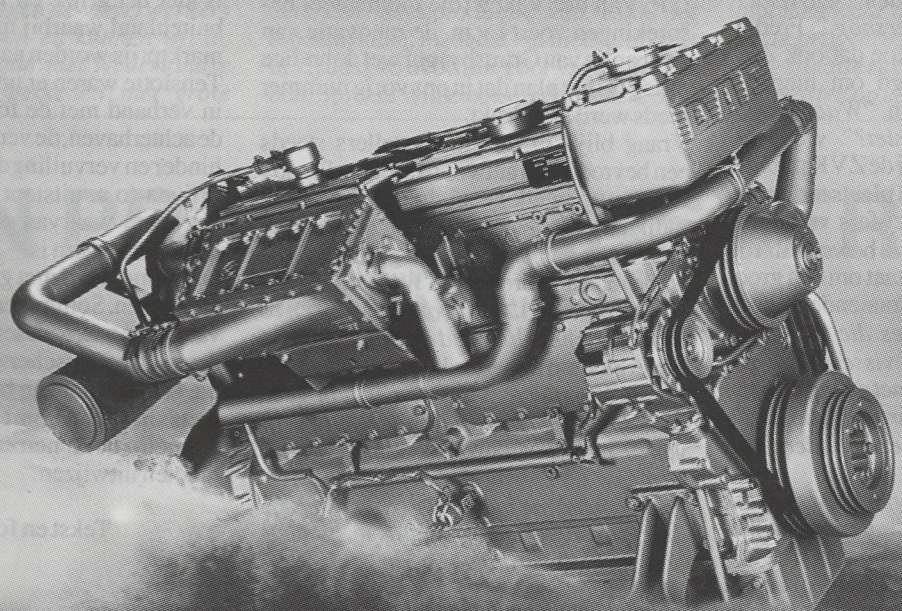
Het vragenuurtje bood de mogelijkheid om het publiek bij het debat te betrekken. Er werden wel enkele vragen afgevuurd, maar tot een echte gedachtenwisseling is het nooit gekomen. De Gentse architect L.P. Van der Veken (die momenteel besprekingen voert i.v.m. de renovatie van de vismijn van Grimsby) gaf wel de nodige uitleg bij het plan dat in ons vorig nummer reeds werd afgedrukt.
Vraag blijft of de vragenstellers steeds een bevredigend antwoord kregen. Freddy Pollet was in elk geval duidelijk toen hij radikaal neen antwoordde op de vraag of de ZV ook van plan was om gefileerde vis op de markt te brengen. *"Wij willen geen konkurrent worden van onze kopers en zo ekonomische zelfmoord plegen"* was zijn onverbloemd antwoord.
"Is de komplementaire invoer dan geen konkurrentie voor de bestaande bedrijven?" luidde een andere vraag. Het was opnieuw de ZV-direkteur die reageerde. *"Het ligt in onze bedoeling om een bestendige bevoorrading op gang te houden, niet om een overaanvoer te organizeren"* was het antwoord.
Een andere vraag was of onderzocht werd in welke mate de fileerbedrijven beroep zouden doen op eigen en vreemde aanvoer. De ZV-woordvoerders verwezen hiervoor naar een onderzoek dat ze lieten uitvoeren door hetzelfde studiebureau dat onderzoek deed bij de uitbouw van de visveiling te Boulogne. Freddy Pollet verwees naar zijn eerder gedane uitspraken waarbij de leefbaarheid van een aantal verwerkende bedrijven in het visserijpark ter sprake kwam. Hij voegde eraan toe dat de uitbouw van een kompleet distributiecentrum de plaatselijke handel zal bevorderen.
Stil was het in elk geval toen een buitenstaander een gevoelsgeladen onderwerp aansneed. *"Een debat over vis zonder te spreken over zwarte vis is geen debat over vis"* liet de interpellant zich ontvallen. Marc Bekaert antwoordde diplomatisch dat de situatie in Zeebrugge niet te vergelijken is met buitenlandse toestanden, waarop Freddy Pollet stelde dat Zeebrugge de *cleanste* vismijn in Europa is. Paul Tavernier beweerde op de hoogte te zijn van bepaalde gebruiken in en rond de visveiling waarbij niet-professionelen als leverancier handelen. Met de bedenking dat wat hier zou kunnen gebeuren niet vergelijkbaar is met het grijze en zwarte circuit in het buitenland waarbij massa's vis onder de marktprijs worden aangeboden.
Tenslotte waren er nog de aktuele vragen in verband met de toegankelijkheid van de achterhaven, de verkeersituatie, milieuhinder en vervuiling door omliggende bedrijven (o.a. uitstoot van kolenstof door Carcoke) waarvan de oplossing niet bij de ZV te zoeken is.
De avond werd met gemengde gevoelens afgesloten. Sommigen geloven in de zegen van een modern visserijpark, anderen stelden zich sceptischer op....En of degenen die geloven dat van heel het ZVC-projekt niets in huis komt hun wensen voor werkelijkheid nemen zal de toekomst moeten uitwijzen.

Tekst en foto's: Guido Walters

SPAARKREDIET n.v.
Kantoor Dirk Laga,
Aartshertoginnestraat 45, 8400 Oostende.
Tel: 059 / 70 37 46. Fax: 059 / 80 81 45. Privé tel: 059 / 32 59 08
Beleggingen: 7, 75% en méér netto, zonder muntrisico
Kredieten - S-verzekeringen - S-lease - vermogensbeheer - S-portfolio - Giro-2000

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

N.V. DAF BELGIË, ANTWERPSESTEENWEG 126, 2630 AARTSELAAR, TELEFOON 03-870.02.11

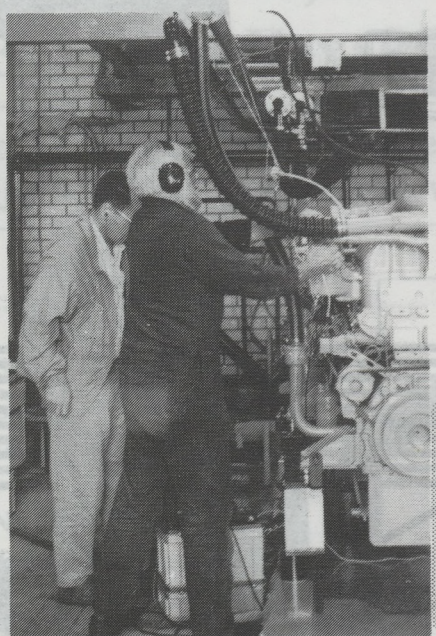
Fishlink

Tijdens een debatavond in Zeebrugge over de toekomst van de plaatselijke vismijn (zie elders in dit blad) viel onvermijdelijk de naam van de investeringsvennootschap "Fishlink" waarover in ons vorige nummer reeds sprake was. Er wordt blijkbaar een relatie gezocht tussen de ZV en de holding die risicokapitaal in de visserij wil investeren. ZVK-voorzitter Paul Tavernier houdt vol dat de belangen van Fishlink verband houden met de ontwikkeling van het visserijpark in de achterhaven. Z.V-direkteur Pollet spreekt dat tegen.
Ook het dagblad De financieel-ekonomische Tijd schreef onlangs dat de aktiviteiten van Fishlink zich vooral rond de visveiling van Zeebrugge zouden koncentreren. Freddy Pollet bestempelt dit bericht als onjuist en nadelig voor de ZV. Tijdens het debat ontkende hij nogmaals de hardnekkige geruchten dat er bindingen bestaan tussen beide naamloze vennootschappen.
In de ruime omschrijving van het maatschappelijk doel van Fishlink is dit verband in elk geval niet zichtbaar aanwezig. In de statuten staat: *"De vennootschap heeft als doel het nemen van participaties in visverwerkende bedrijven en toeleverings- en aanverwante bedrijven daarvan en het participeren in rederijen voor visproduktie."* Een omschrijving waar men alle kanten mee uitkan. Het is trouwens gebruikelijk dat handelsvennootschappen hun doel zo ruim mogelijk uitsmeren. In de oprichtingsverklaring volgt dan een opsomming van mogelijkheden om dit doel te bereiken die opnieuw voor vele interpretaties vatbaar is.
De intekenaars op het maatschappelijk kapitaal dragen evenmin een (zichtbaar) ZV-etiket. Het volledige geplaatste en gedeeltelijk volstortte (26.625.000 fr.) kapitaal bedraagt 102.500.000 frank, verdeeld in 102.500 aandelen op naam zonder aanduiding van nominale waarde. Bij de oprichting tekende de NV Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV) in op 67.500 A-aandelen, de beursgenoteerde NV Delen uit Antwerpen op 15.000 B-aandelen en de NV Philosopho uit Brussel neemt 15.000 C-aandelen en 5.000 D-aandelen voor haar rekening. De mogelijkheid om een kapitaalverhoging door te voeren (toegestaan kapitaal 150 miljoen) zou de verhoudingen tussen aandeelhouders kunnen wijzigen. Omdat de kapitaalverschaffers in wiens naam Delen en Philosopho optreden uiteraard niet gekend zijn rijst bij sommigen het vermoeden dat daar de link met de ZV dient gezocht. Het is trouwens niet duidelijk welke rechten aan de aandelen A, B, C of D verbonden zijn en waarom Philosopho op twee soorten aandelen inschreef. In elk geval heeft Fishlink reeds een investeringskomitee opgericht waarin wel iemand van de ZV zetelt.
De maatschappelijke zetel van de *reconversievennootschap* Fishlink is gevestigd in Hasselt. Uit fiskaal oogpunt is dat niet onbelangrijk aangezien de NV gebruik maakt van de mogelijkheden van de Herstelwet om zich in een reconversiezone te vestigen (gedeeltelijke vrijstelling van registratierechten en vennootschapsbelasting), zonder gebruik te maken van een FIV-inbreng (Fonds voor Industriële Vernieuwing). De vennootschap wordt bestuurd door een raad van bestuur gevormd door drie onbezoldigde bestuurders waarbij de A-aandeelhouders (in dit geval de GIMV) er twee mogen voordragen. Voor de komende zes jaar zijn dat Guy Mampaey (GIMV) uit Boom als voorzitter, Marc Vercruysse (adviseur-projektleider GIMV) uit Ekeren en Isidoor Claes (Delen) uit Deurne-Antwerpen, terwijl bedrijfsrevisor Jos Bijnens uit Hasselt als commissaris-revisor werd benoemd. De kleine holding NV Philosopho heeft geen vertegenwoordiger in de raad van bestuur.
Alhoewel er gewag gemaakt wordt van een aantal participatiedossiers die in behandeling zijn, o.a. een projekt in Oostende, is nog niet duidelijk met welke ondernemingen Fishlink in de boot stapt.
(gw)

VAN PROEF- TOT PRAKTIJKSTAND

Voor Machinefabriek Padmos is geen enkele Mitsubishi-dieselmotor een probleem. Deze dealer van Mitsubishi scheepsdiesels levert even gemakkelijk een 1500 pk hoofdmotor als bijvoorbeeld een 50 pk hulpmotor. Het Padmos-leveringsprogramma bevat, naast alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren: aggregaten, generator- en havensets. Veelal bouwt en test Padmos de dieselmotoren eerst zelf, volgens Padmos-specificaties. Op de eigen proefstand worden de motoren tot 1000 pk installatie-klaar gemaakt (onder S.I.). Dat betekent: weinig tijdverlies bij het inbouwen en in-bedrijf-stellen van motoren.

De Padmos magazijn-service levert maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen uit voorraad, nieuw of gereviseerd, voor de motoren-types: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN.



MITSUBISHI DIESELMOTOREN

Via het unieke ruilservice-systeem kunt u onderdelen laten vervangen door vrijwel nieuwe. Dit ruilservice-systeem is er ook voor complete Mitsubishi-motoren; een geld- en tijdsbesparende oplossing.

Padmos heeft een onderhoudsteam met speciaal opgeleide monteurs die elke-dag-service leveren van Duinkerken tot aan Denemarken.

de echte scheepsdieselspecialist

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

Stellendam: Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18. Tel.: 01879-1766/1792
Fax: 01879-1623. Dok tel.: 01879-1933
Bruinisse: Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12. Tel.: 01113-1551/1488
Fax: 01113-1317.

ONDERNEMERS KIEZEN DE ONDERNEMENDE BANK.

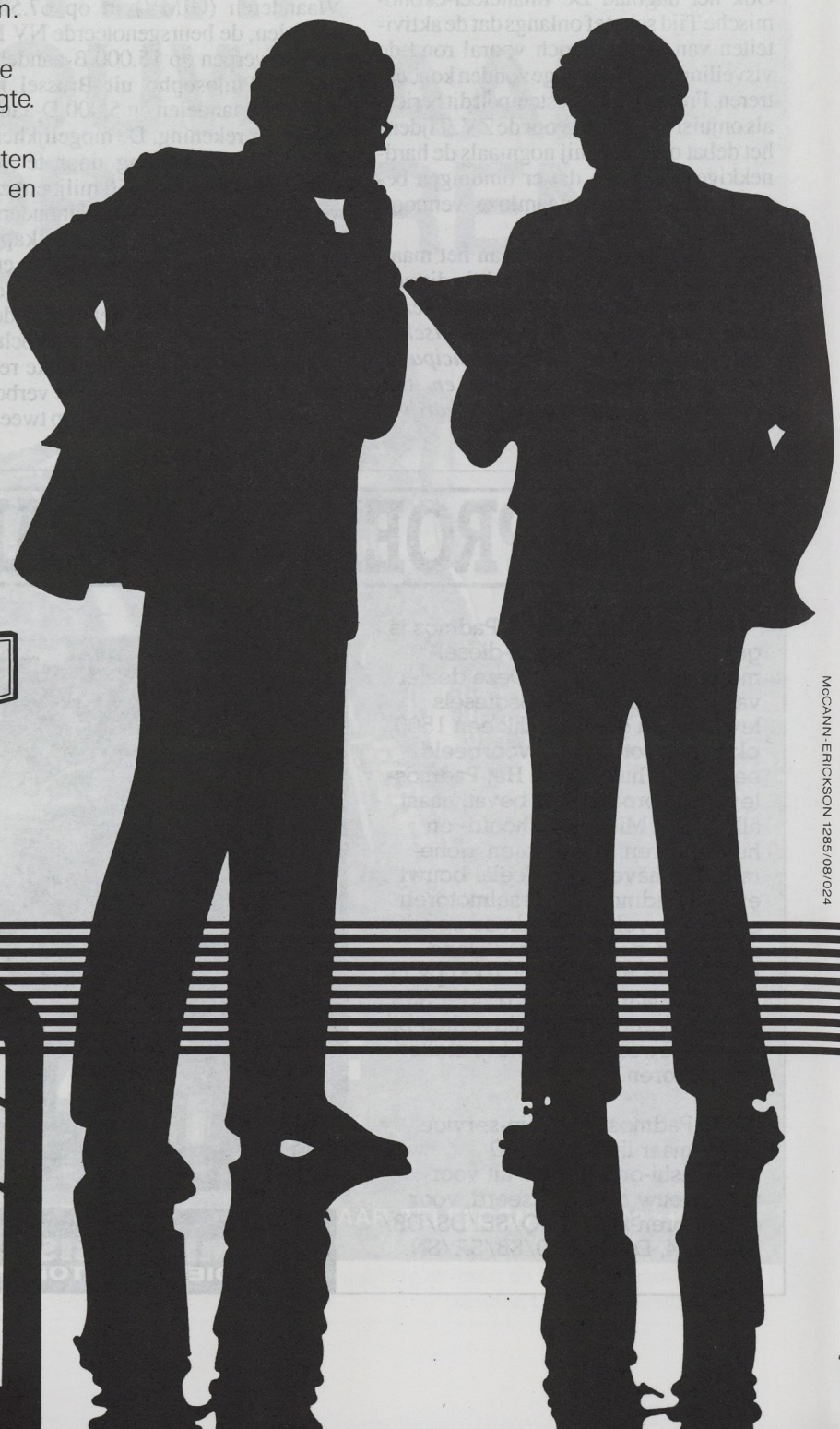
De bank die meedenkt.
Voor boeiende ideeën nemen we graag de tijd. Om kreatief mee te denken. Om u onze ervaringen te vertellen. Om net zo enthoesiast te worden als uzelf...

De bank die informeert.
Kredietformules op maat. Een klare kijk op het juridische kluwen. Lonende tips inzake fiskaliteit en overheidstegemoetkomingen. De NMKN houdt u feilloos op de hoogte.

De bank die voor u opkomt.
Onze gespecialiseerde diensten gaan graag aan de slag. Zo vaak en zo lang het nodig is. Want uw problemen zijn meteen ook de onze.

De bank om op te bouwen.
Zoals duizenden anderen dat al eerder deden. Ambitieuze beginners. Energieke KMO's. Klinkende namen. Ze kwamen als klant, maar vonden een aktieve partner.
Waarop wacht u nog?

KREDIET A/D NIJVERHEID



McCANN-ERICKSON 1285/08/024

Groothandelaars en sociale partners op studiereis

André Gryson: "vismijnen in Portugal moderner dan bij ons"

Een vijfkoppige delegatie toerde een week lang rond aan de Portugese kust. Vertrokken met de idee dat de visserijsektor in Portugal (inclusief de Azoren en Madeire) nog een artisanale bedoening was hebben de deelnemers daar nu een heel andere mening over. André Gryson, voorzitter van de groothandelaarsbond, gaf bij zijn terugkeer toe dat zij letterlijk van de ene verrassing in de andere vielen. Portugal is een land in volle ontwikkeling, dank zij de royale steun uit diverse EG-subsidiëringsfondsen. En dat de Portugese republiek daar dankbaar gebruik van maakt konden André Gryson, Redgy Verleye, Roger Gekiere, Ivan Victor (BTB) en Etienne Crosse (ACL VB) ter plaatse vaststellen.

Met een buitenlandse schuld van vele miljarden escudo's en een werkloosheids- en inflatiepercentage van ongeveer twintig procent behoort het sinds 1 januari 1986 tot de EG toegetreden Portugal tot de allerarmste lidstaten van de Europese Gemeenschap. Met de steun van de EG wordt de enorme achterstand op sociaal, ekonomisch en maatschappelijk vlak weggewerkt. In Portugal is een omwenteling bezig waarbij eeuwenoude gebruiken en tradities in versneld tempo naar de folklorehoek verwezen worden. Enkel oude vissers dragen nog hun zwarte lange muts die als een kous naast hun getaand gelaat bengelt en ook de "zwarte weduwen" leggen stilaan hun tradititionele gewaden af. Portugal wil ook na 1992 een sterke visserijnatie blijven. De autoriteiten stellen dan ook alles in het werk om de visserijsektor te versterken op een ogenblik dat de vissers de toekomst sceptisch tegemoet zien.

Dagvisserij

Alhoewel nog regelmatig hoogzeetreilers uit Lissabon en Sety richting Groenland stomen om er kabeljauw te vangen (stokvis of *cabalhau* is hét voedsel van de Portugees) omvat de visserijvloot hoofdzakelijk kleinere en veel houten schepen die de kustvisserij beoefenen. De visserij in al zijn geledingen vormt voor een land met 700 kilometer kust een belangrijke bron van inkomsten. Het aantal vaartuigen loopt op tot meer dan 15.000 (542.500 kW, 210.000 BT) waarop 55 tot 60.000 vissers meer dan de doorsnee Portugees verdienen omdat zij vele uren hard labeuren. Slechts een honderdtal vaartuigen zijn langer dan 30 meter en ongeveer 1.800 vissersvaartuigen meten 15 tot 30 meter. Voor de rest zijn het allemaal kleinere bootjes, waarvan het grootste gedeelte zelfs niet langer dan 9 meter is. De dagvissers (driekwart van de vloot) ontplooien de grootste aktiviteit binnen de zesmijlszone voorbehouden aan de *pescador artesanal*. Maar ook grotere treilers, die vaak een net in een net gebruiken, ontzien de kustzone niet en worden dan ook verantwoordelijk geacht voor het leegvissen van de kustwateren. De handel in verse vis, overwegend rondvis, heeft dan ook grote vormen aangenomen, zonder dat er een veilplicht bij te pas komt. De bekendste soorten zijn makreel, horsmakreel, sabelvis, bolk, poon, zeepaling, zwaardvis, ansjovis en natuurlijk de populaire sardine om er maar enkele te noemen. Daarnaast worden er talrijke kleine en grote soorten

☞

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

Tel: 059/32 12 10 Fax: 059/32 11 97

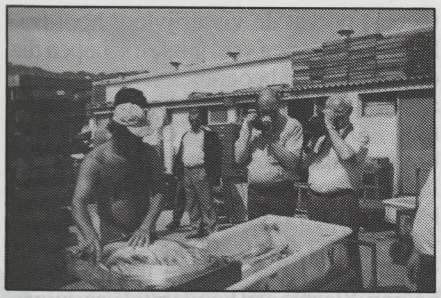
Alleen kwaliteitsprodukten aan vordelige prijzen passen in onze zaak
Wij letten eerst op de goede service !

Uw vertrouwen waard voor:

* **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET nv



Vlamingen Redgy Verleye en Roger Gekiere aan het fotograferen in de vismijn van Sesimbra.

aangeboden, vaak in opvallende kleuren, die bij ons niet bekend zijn. De totale Portugese aanvoer van vis en schaaldieren bedroeg 384.000 ton in '87 en 352.000 ton in '88.

Docapesca

In sneltreinvaart zijn de afgelopen jaren havens en veilingen uit de grond gestampt. De kustdelegatie bezocht enkele gemoderniseerde vismijnen tussen Setubal (o.a. Sesimbra, Lissabon, Peniche) en Nazaré, een plaats waar de vissers drie jaar geleden hun boten nog op het strand trokken. Stuk voor stuk zit het beheer bij Docapesca, een onderneming die alle Portugese visveilingen in handen heeft. Docapesca is voor 51 procent staatseigendom en voor 49 procent partikulier bezit. Docapesca houdt zich bezig met de verhandelingen vanaf de weging van de vis tot de verkoop. Het lossen en sorteren is een zaak voor de reders en de vissers, terwijl opslag en transport aan andere bedrijven toekomt. Door haar monopolie kon Docapesca een uniforme reglementering voor alle vismijnen invoeren. In eerste instantie worden geen onbevoegden toegelaten in de gebouwen en afslagen. Dat daar streng de hand wordt aan gehouden mochten de Belgische bezoekers ervaren. Hoog hekwerk sluit de veiling af van de buitenwereld. Wie erin wil moet zich melden aan een wachthuisje waar geuniformeerde bewakers de dienst uitmaken. Eenmaal binnen wordt men nog niet met rust gelaten. Bewakers dagen om de haverklap op en maken iedereen die hen vreemd is duidelijk dat ze hier niets te zoeken hebben. Zelfs plaatselijke vissers vinden het een overdreven toestand.

De moderne vismijnen zijn overigens kraaknet, voorzien van vriestunnels en ruime koelkamers. Wie zich echter voorstelt dat de vis in de gecomputeriseerde afslag spotgoedkoop is heeft het verkeerd voor. De Oostendse visgroothandelaars zagen er kreeftjes, weliswaar van een formaat zoals ze bij ons niet voorkomen, verkopen voor 5.000 escudo of 1.250 frank per kilogram. De handel is trouwens grotendeels afgestemd op het binnenland, niettegenstaande er een exportmarkt bestaat. Wat de binnenlandse markt betreft heeft zich een uitgebreid parallel circuit ontwikkeld waardoor de vis soms goedkoper aangeboden wordt aan kraampjes dan in de visveiling.

Geen viskeurders

De kwaliteit van de dagverse vis staat buiten kijf. Soms ligt de vis nog te spartelen in de manden. Anders is het gesteld met de aanvoer uit het hoge noorden en de Afrikaanse kusten. Veterinaire keurders zijn er nauwelijks aanwezig en afijzen lijkt er evenmin van doen, niettegenstaande de temperaturen er vaak tot boven de twintig graden oplopen. De vangsten staan soms urenlang onder zeil op het open dek. Volgens getuigenissen die de bezoekers ter plaatse opvingen vinden de autoriteiten, behalve in Lissabon, nergens mensen die zo vroeg willen opstaan op zo laat willen werken als van een viskeurder vereist wordt. Ook ondermaatse vis is overvloedig aanwezig, vooral op de markten in dorpen en steden. Kontrole op de netmaaswijdte lijkt er nauwelijks te bestaan. Ook de kontrole op de kwota is een moeilijke zaak, gezien de talloze haventjes waar duizenden scheepjes aanlanden.

Visserijscholen

Door de grote sociale impakt van de visserij (10 à 15 procent van het bruto nationaal produkt) neemt het visserijonderwijs een belangrijke plaats in. Oudere vissers bekijken het streven van de regering om het visserijonderwijs te propageren met een scheef oog. Zij hebben het nooit anders geweten dan dat het beroep van vader op zoon werd doorgegeven. Nu wil de overheid een minimumopleiding invoeren voor alle vissers. Volgens het ministerie van Visserij, Landbouw en Voedsel staat de visserijsektor toch goed aangeschreven als het op verdienen aankomt. Als beroepskeuze staat de visserij op de tweede plaats, niettegenstaande er elk jaar minder vis wordt aangevoerd. Er zijn dan ook elf visserijscholen, de *Forpescas*, verspreid over de kuststreek, die sinds enkele jaren een nieuwe generatie geschoolde vissers opleiden. In Lissabon zijn er niet minder dan 600 leerlingen die school lopen aan de *Escola das Pescas*, een hoger gekwalificeerde visserijschool. De school beschikt aan de oever van de Taag over het modernste nautisch centrum ter wereld. Alle visserijen kunnen er vanop een soort betonnen schip gesimuleerd worden. De school beschikt eveneens over satelietnavigatie. De realizatie van het geavanceerde nautisch centrum dat honderd miljoen heeft gekost was mogelijk dank zij de royale EG-steun.

Die betoelaging hoeft niet te verwonderen aangezien de EG alles in het werk stelt op de kloof tussen het arme Portugal en de rijkere lidstaten te overbruggen. Gewoon alles lijk in Portugal voor subsidiëring in aanmerking te komen. Dat is niet alleen het geval voor de scheepsbouw die een belangrijke rol speelt in de vlootvernieuwing die zich in vijf jaar moet voltrekken en 7,5 miljard opslorpt. De ondersteunende maatregelen gelden ook voor de visverwerkende nijverheid, fishfarms, wegeninfrakstruktuur, industriële bedrijven en de toeristische sektor. (gw)

Smederij
Jules St. Martin
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23
Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

ABB

ASEA BROWN BOVERI

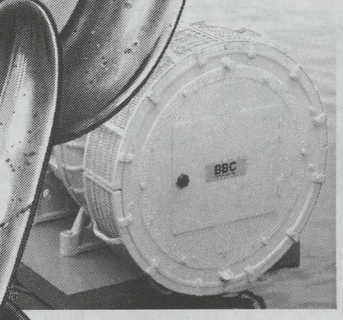
Your with the Belgian ports

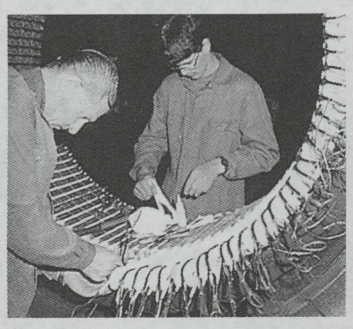
ANTWERP – BRUSSELS – GHENT – ZEEBRUGGE

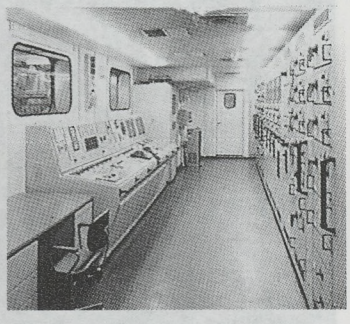
Our know-how, our engineers, our services, make Asea Brown Boveri Etamo the excellent choise in repairs of :

ELECTRICAL AND MECHANICAL EQUIPMENT 24 HOURS 24

- Repairs and rewinding of electrical machines up to 10.000 Kw;
- Coil manufacturing facilities for DC and AC up to 12 KV;
- Repair and supply of spare parts of automation systems;
- Overhauling, repair and supply of spare parts of BBC turbochargers;
- Service station of marine equipment of ASEA BROWN BOVERI, Stromberg, Hagglund Denison, Infrafone, BBC York, NEBB, EB, ...







with shipbuilding

- Consultancy, design & engineering of complete electrical installations, Marine automation, and cooling systems.
- Supply of all components.
- Own ABB-team, for onboard installation.
- Testing & Commissioning.

ISES International Ship Electric Service
member

s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.

Adres - Adresse
Noorderlaan 81
B-2030 Antwerpen

Tel. (03) 541 71 40
Telex 31646
Fax. (03) 542 30 36

Pedro Hennaert:

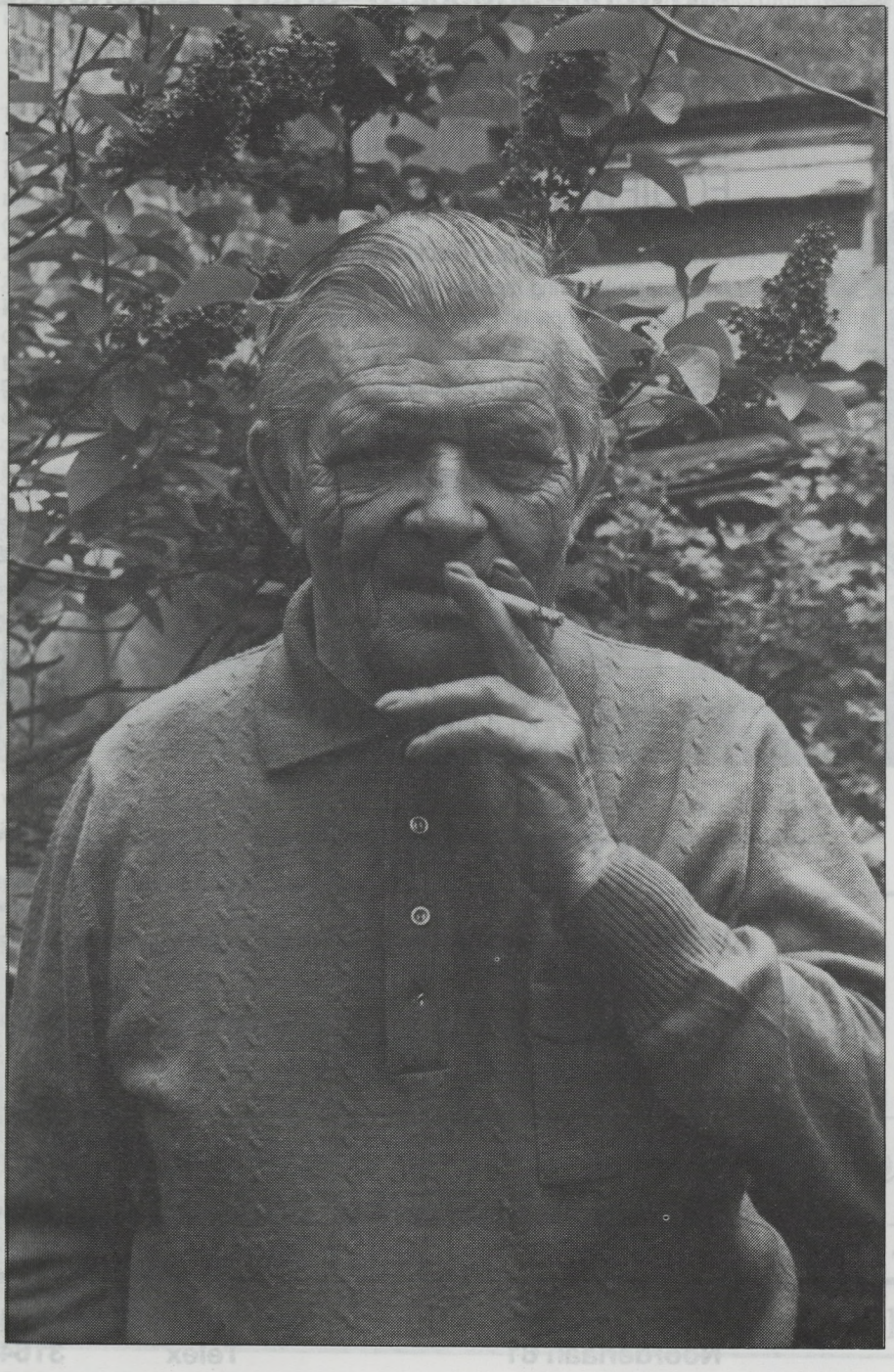
"Vroeger was de zee van de vissers"

Schipper en reder Pedro Hennaert (78) is niet de man van de spectakulaire verhalen. Z'n leven lang heeft hij hard en veel gewroet. Hij was visser in hoofd en hart. Nooit roekeloos maar ook nooit bang. Zijn generatie heeft de enorme evolutie van zeil tot Eurokotter meebeleefd. Zij ook proefden als laatsten van de absolute vrijheid die de stiel hen bood.

Het vissersbloed stroomt bij de Hennaerts van generatie tot generatie onstuitbaar voort en drijft hen iedere keer weer naar zee.

Eerst vanuit De Panne, dan Nieuwpoort, nu Oostende. Eerst onder zeil met een panneschuit, dan met motor en met de planken, nu met de bokken.

Afkomstig uit Koksijde blijven Pedro's ouders er ook wonen omdat z'n moeder er een 'alles-wat-je-nodig-hebt' winkel uitbaatte.



Dus loopt Pedro, geboren in 1912, er lagere school en trekt dan, z'n broer achterna, naar de Ibisschool. "'t Was er streng als bij het leger. Zo kregen we één dag per week dril met bajonet op het geweer en schietoefeningen. Ja, ze maakten daar kleine soldaatjes van ons ! Maar we hebben er ook veel geleerd". Als die broer een paar jaar later mee het zeegat uittrekt, belandt Pedro in het Vlaamse College : "Ik was een goede leerling, maar werd er verkeerd opgevangen door de leraars. Als er iets gebeurde was ik altijd het zwarte schaap".

Dus na anderhalf jaar en ondertussen 15 jaar oud houdt hij het voor bekeken en monstert als laver aan, aan boord van z'n pa's schip. "Tijdens de grote vakanties, ik was amper tien, ging ik al mee", zegt hij. Aanvankelijk vanuit Nieuwpoort maar al rap vanuit Oostende werden met de 0.50 - nog altijd met zeil - de visgronden van de Noordzee bevaren en werd er gemijnd in de 'Cirk'. Z'n vader laat dan bij Jules Denys de 0.253 bouwen, een motorvaartuig van 50 PK en nog met zeilen aan boord. Het was het eerste schip van de Oostendse vloot met elektriciteit aan boord.

Toen een kameraad van zijn vader, Frans Maes (Katte) een 'jongetje' van doen had, belandde Pedro op diens schip (' Toen was vaders wil nog wet') en 'n paar jaar later vaart hij op de 0.268 bij Pette Sjiekke.

Slecht karakter

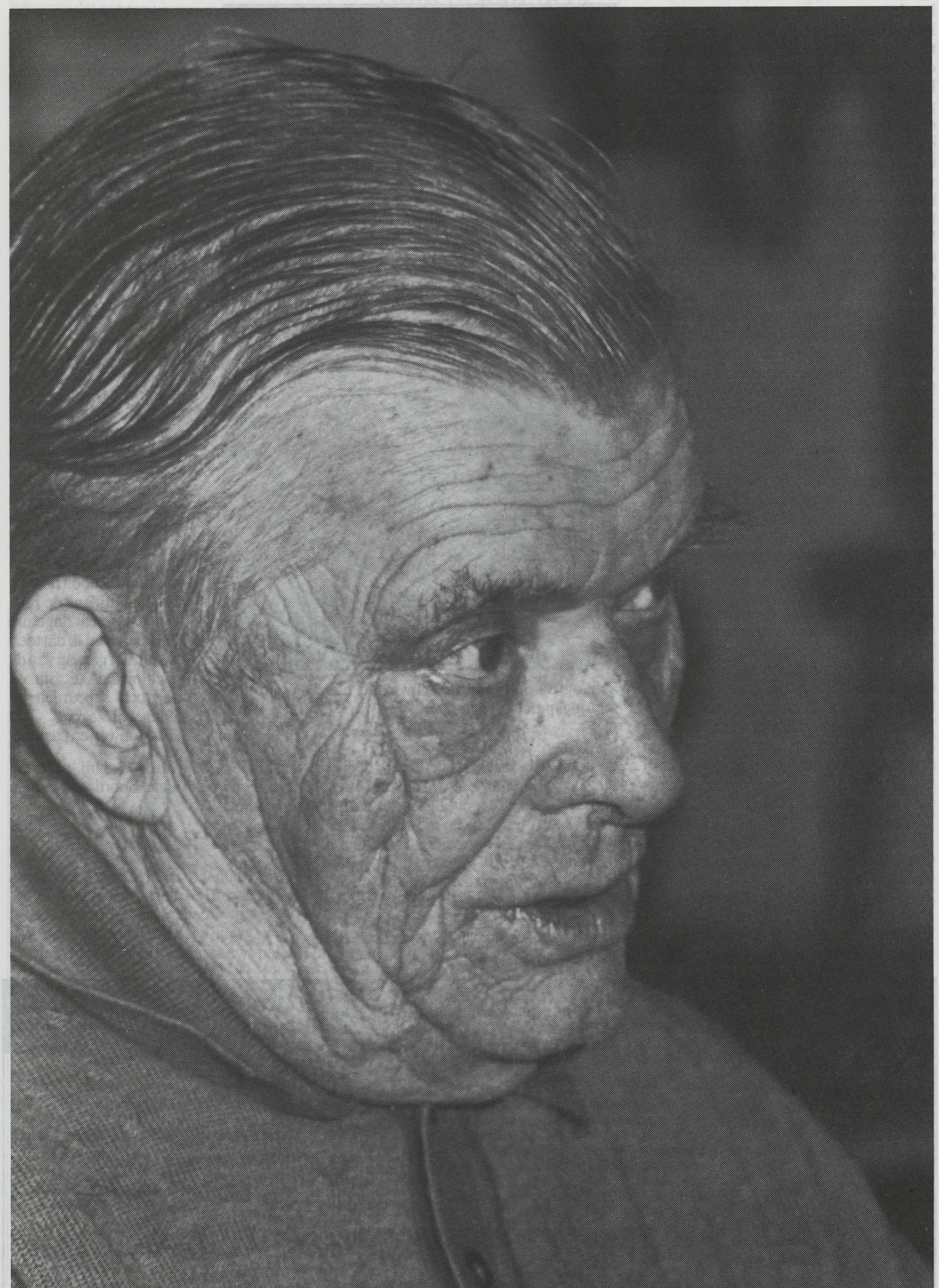
Ondertussen legt hij z'n examen af aan de Oostendse zeevaartschool en kan in 1932 als machinist mee op het met een motor van 150 PK uitgeruste vaartuig van z'n vader.

Een memorabele tijd : "Toen ik begon te varen stond er zelfs nog geen brug op de vaartuigen.

Het zeer kleine logies deed dienst als keuken, eet- en slaapvertrek en waslokaal.

Maar wassen deden we ons niet veel. Meestal kwamen wij tijdens een reis van 14 dagen nooit uit de kleren. En zelden heb ik meer dan twee uur na elkaar geslapen. Door die beperkende levensomstandigheden, 14 dagen lang, moesten we goed op elkaar ingespeeld zijn en elkaar

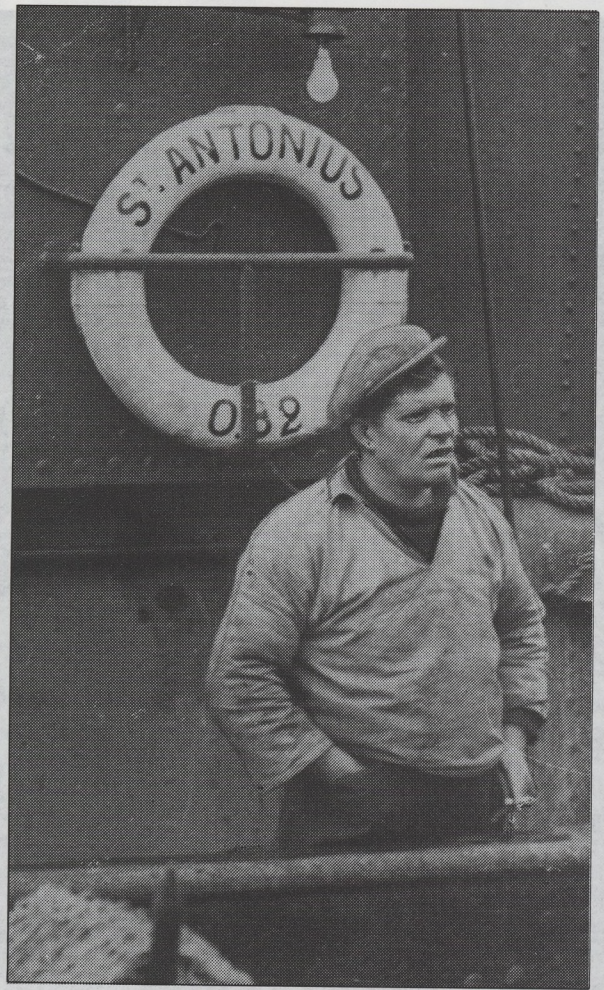
☞



bracht.
Pedro bewijst het tegendeel, maar veel tijd heeft hij daar niet voor. Tijdens z'n derde reis breekt hij weer z'n been. "Toen hebben ze er -'t moest al veel eerder gebeurd zijn - een stalen pin in gestoken en in 3 maanden tijd was ik genezen. De pin steekt er trouwens nog altijd in. Ondertussen stapelden de schulden zich op en was het schip volgens sommigen geen oud ijzer meer waard. 't Is eigenaardig maar, toen ik weer als schipper aan boord kwam hoorde het opeens bij de beste van de kaai en was de vroegere miserie gedaan."
Vanaf 1967 gaat zoon Norbert mee en blijft Pedro zelf nog varen tot 1970. "Ik was ondertussen de zestig gepasseerd en wilde het wat kalmer aan doen. Ik ging van dan af alleen nog eens mee als er iemand van de bemanning verstek liet gaan."

Geen onnodige risico's

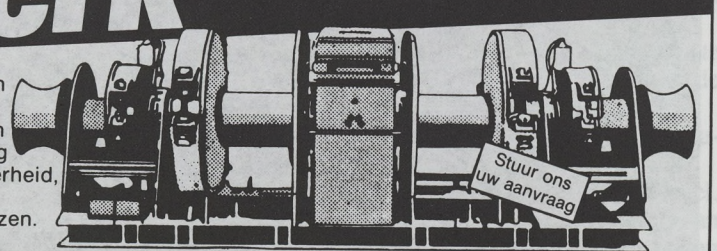
"Ik heb gewerkt in m'n leven, véél gewerkt..." mijmert Pedro. "Een visser wordt geboren met een jachtinstinkt : zoveel mogelijk vangen, vangen, vangen,... Op zo'n momenten denk je niet aan de prijs die die vis op de markt zal opleveren. Dat komt pas later."
Bang is hij nooit geweest. Toch heeft hij ruim zijn deel aan stormen gekregen. "Onze vrouwen waren thuis veel banger dan wij die er middenin zaten. Maar, en dat wil ik benadrukken, ik nam nooit onnodige risico's. Maar bang ? Nee..."
"Toen mijn schoonbroer eens mee aan boord was zagen wij 's middags een mijn drijven. 's Avonds kroop ik in m'n kooi om te slapen maar werd plots gewekt door m'n ongeruste schoonbroer die zei : "Zeg, kun jij slapen ? En die mijn dan ! Hij mocht eens ontploffen." "Wel dan ontploffen we mee hé", antwoordde ik," en sliep verder".
Zelfs de memorabele februaristorm van 1953 hield hem niet uit z'n slaap.
"Wij kwamen terug van 't noorden en ongeveer ter hoogte van Scheveningen was de storm zo in kracht toegenomen, dat we moesten bijliggen. Het was avond en ik ging slapen met de melding aan de wacht : Als 't betert waarschuw me dan, dan zie ik of we kunnen doorzetten." Ze lieten me echter slapen en zetten op eigen initiatief de terugreis verder. Opeens kregen we een zee aan boord en heel het dek was gevaagd, de bezaansmast weg, de boeien weg, verschansing weg. We waren zo lek als een mand en onze motor kon het niet halen. Dus moesten we om het uur aan dek om te helpen pompen. Welnu, de enigen die durfden, waren ik en 't jongetje van 16. "Als jij niet bang was, waarom ik dan ?", zei hij me later. Een van de vissers durfde zelfs z'n bed niet meer uit.
Nooit roekeloos maar ook niet bang, zo kun je Pedro's ingesteldheid onder woor-den brengen. "Ja, altijd voorzichtig geweest, altijd goed opgepast maar nooit in paniek. Als er zich moeilijke of gevaar-lijke situaties voordeden was ik altijd pre-sent. Dat heb ik nooit aan de bemanning overgela-ten. Ze mochten nog zo goed zijn en zo lang bij mij gevaren hebben als wat."
Niet bang, maar wel bijgelovig. Bij hem géén krentenbrood aan boord. "En een gescheurde broek zou ik nooit hebben afgedaan tijdens de reis, want dat bracht ongeluk. Eén keer deed ik dat toch om van het gezaag van de machinist af te zijn en zie, toen scheurden de netten wel, zeker !"
Ook vrouwen en pastoors zag hij liever niet op de kaai bij 't afvaren en een groene trui aan boord was vragen om ambras.



Zolang de oude motor erin stond heb ik nooit een zondagspak gedragen.

Evolutie

Pedro Hennaert zag heel wat veranderen in de vis-serij en niet altijd ten goe-de.
"Als wij vroeger buiten het staketsel waren, was heel de zee van ons. Wij visten waar we wilden en zoveel we ☞

Taai en Sterk
Multiwinch vislieren
■ In diverse uitvoeringen en capaciteiten op maat of standaard ■ Electrisch of hydraulisch aangedreven ■ Gescheiden componenten ■ Eigen chassis ■ Veilig en betrouwbaar ■ Hoge bedrijfszekerheid, lange levensduur ■ Optimaal toegankelijk ■ Concurrerende prijzen.


MULTI WINCH
Ridderinkhof b.v.
Industrieweg 7, 8061 RB Hasselt (Nederland), telefoon (05209) 2021, telefax (05209) 3392, telex 42341 rhnl.

goed kunnen verdragen. Daarom durf ik beweren dat er geen vissers met een slecht karakter waren. Die zouden gewoon niet aanvaard zijn door de anderen.
Ons eten bestond uit brood en aardappelen, ajuinen, wat groenten en nog minder vlees. En heel het zootje begon al vlug te beschimmelen. Natuurlijk aten we het meest van wat we direkt onder de kiel vonden : vis.
Het waren harde en lange dagen : 16 uur aan één stuk door soms, 10 dagen lang. We verdienen dan ook ongeveer het dubbele van datgene wat men aan de wal kreeg.

Oorlog

Tijdens de vroege meidagen 1940 is Pedro op zee en hoort over de radio dat de oorlog is uitgebroken : "En wij, met onze domme kop, blijven op zee i.p.v. naar huis te komen waar m'n vrouw en een drie maanden oude baby wachten. Uiteindelijk belanden we in Dieppe. Daar eist het Belgische waterschoutsambt bemanning en schip op om Duitse gevangenen naar Engeland over te varen. Pedro : "Veel keuze hadden we niet. We werden gedwongen met de revolver op onze borst".
Zo belandt heel de bemanning samen, met 6 soldaten en de 10 gevangenen in het

> "Toen ik begon te varen stond er zelfs nog geen brug op het schip"

visruim, in Engeland. Van Newhaven gaat het o.a. naar Pole, Dartmouth, Newlyn ... en de gevangenis. "Want we weigerden om Duinkerke te helpen evacueren. Ik heb hen gezegd : Ik mocht mijn vrouw en kind niet halen, dan geen anderen ook".
Dan gaat het verder naar Plymouth en Londen waar hij de bombardementen meemaakt en uiteindelijk belandt hij in Brixham waar hij twee jaar lang vaart met de 0.120 en de laatste drie jaren bij Miel Lambrecht op de 0.137. Nu vanuit Swansee. Het eerste oorlogsjaar heeft hij geen contact met zijn familie en deze weten ook niet wat er met de broers Hennaert gebeurd is. Pas later komt er -via het Rode Kruis- moeizame briefwisseling met het thuisfront en weten beide partijen van de anderen tenminste, dat ze nog in leven zijn. Maar terugzien doen ze elkaar pas in 1945.
Terug thuis blijft Pedro varen met de 0.137 en later, als schipper met de 0.165 van Louis Vandewoude.

Tegenslag

Midden jaren '50 zijn de plannen klaar om, samen met z'n broer, een eigen vaartuig te laten bouwen, maar : "toen liet ik me in laatste instantie bepraten en kocht uiteindelijk de 0.82, een oud vaartuig dat nog aan de Pêcheries à Vapeur had toebehoord. Zolang de oude motor er in stond, en dat was tot 1961, heb ik nooit een zondagspak gedragen. Atijd viel er wel ergens te sleutelen ! Als in 1961 de krukas breekt, komt er een nieuwe motor en hebben we, zonder problemen, kunnen varen tot in 1967. Ondertussen wordt een eerste vaartuig gebouwd bij Deweert : de 0.198.
Tijdens de proefreis breekt Pedro z'n been dat klem geraakt tussen één van de planken en de verschansing. Hij wordt per helikopter naar een Brugs ziekenhuis overgebracht en tien lange maanden zit hij thuis.
De beenbreuk wil maar niet genezen.
Er volgt een operatie en hij lijkt dra voldoende hersteld om als machinist weer mee te varen. Ondertussen kreeg het vaartuig, onder wisselend bevel, een slechte naam : 't was een schip dat niets op-

EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Wiedauwkaai 43,

B. 9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

Telex: 11 298 abcgt b

FAX: 091/24 03 01

Marine voortstuwingsmotoren

wilden. Nu wordt alles sterk aan banden gelegd en komt er heel wat administratie kijken bij de stiel. Was ik in de laatste tien jaar nog visser geweest, ik had het al lang stilgelegd ! De vrijheid is weg."
En ook de toekomst van onze vissers baart hem zorgen : "Ik ben geen profeet maar die Europese eenmaking zal onze kleine visserij geen goed doen. Ergerlijk is daarbij dat zoveel door de vingers gezien wordt bij onze noorderburen. Mochten ze daar zo streng optreden als bij ons, ze moesten het leger inschakelen.
Nu ja, je moet een Hollander niet leren deugniet te zijn ! Bij ons wil men dan weer katholieker zijn dan de paus. Akkoord, bij ons zijn er ook wel achterpoortjes op de wetgeving maar 't zijn kleine poortjes. In Nederland zijn het schuurdeuren : er is geen veilplicht daar, er zijn weinig kontroleurs. Of kijk naar Frankrijk : de visjes die wij niet mogen binnenbrengen, verkopen ze in Duinkerke open en bloot."
En ook in de milieuverloedering heeft Hennaert geen goed oog : "Al die smeerlapperij in zee neemt alsmaar toe. Wij zagen dat 25 jaar geleden al aankomen met de vervuiling van beken en rivieren. En men vergeet daarbij dat alles onvermijdelijk naar zee stroomt ! En dan te bedenken dat wij, als kind, onze dorst konden lessen tijdens het spel door uit de grachten te drinken.
In dat verband sta ik ook niet achter de groene jongens en Brigitte Bardot die opkomen tegen het afslachten van de zeehonden. Dat doodknuppelen bestaat al honderden jaren. Maar niemand wist ervan dus... Nu heeft men de werkgelegenheid van die mensen daar in het gedrang gebracht en verorbert het aangroeiend zeehondenbestand massa's konsumptievis. Nu ja, er is de kompassie met die beestjes hé. Maar denk je dat die dieren dat nog voelen als ze gedood worden ? Bah, nee. Die zijn dat al jarenlang gewoon." (lacht).
(Ernstig en ter zake weer) "Nee, nee, jongen. 't schoonste van de stiel is er af."

Marc Loy/ foto's g.w.

"Intussen stapelden de schulden zich op en was de 0.198 volgens sommigen de prijs van het oud ijzer niet meer waard. 't Is eigenaardig, maar van zodra ikzelf weer aan boord kwam hoorde het schip opeens bij de beste van de kaai..."

DELTAFLEX BELGIUM N.V.
Kielbankstraat 1 A,
8380 Zeebrugge
*** industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie * Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels**
SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN
Tel: 050/54 66 10 & 050/ 54 67 13
Privé: 050/41 76 19
Fax: 050/54 68 02

ATS N.V.
VOOR DE VISSERIJ
Koeltechniek
Frigo en diepvries
Onderhoud koelcompressors en verdampers
Algemene elektronika
Radars
Zend/ontvangers
Dieptemeters
– Huur en onderhoud
A.T.S. ZEEKUST
H. Baelskaai 47 - B-8400 Oostende
Tel.: (059) 32 39 93 Fax: (059) 32 19 82
Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal

Kompromis maakt visserij in Golf van Biscaje weer mogelijk

De Belgische boomkorvissers kunnen de resterende 170 ton tong (en de door kwotaruil verkregen bijvangsten) in de Golf van Biskaje opvissen. Ze zijn rechtmatig verworven langs de EG-kwotaregeling die geldt voor de gemeenschappelijke wateren (dus buiten de 12 mijlszone). Om van hun rechten gebruik te kunnen maken was wel een Frans-Belgisch akkoord nodig waarin de Fransen waarborgen eisten. Het kompromis werd woensdag 23 mei in Oostende ondertekend. Hoe een dergelijke gang van zaken te rijmen valt met een Europees **gemeenschappelijk** visserijbeleid blijft, wellicht niet alleen voor ons , een raadsel.

Na de eerste bijeenkomst in Parijs op 7 mei werden de afspraken tussen de Belgische en Franse delegatie op de zetel van de Rederscentrale bekrachtigd. Het akkoord houdt in dat er vanaf 1 juni opnieuw op tong mag gevist worden in de Golf van Biscaje door planken- en bokkenvissersvaartuigen. Laatstgenoemde vissersschepen mogen echter geen gebruik meer maken van het zogenaamde steennet, maar moeten bij wijze van proef gedurende drie maanden met V-korren vissen. Wijzen we erop dat deze V-netten (zoals bordenvissers die gebruiken) vroeger in Zeebrugge enige tijd in zwang waren op bokkentreilers. Om te vermijden dat er teveel stenen gevist werden ging men al vlug over op een ander systeem (de zgn. steennetten). Vissen met de bokken én met V-netten zou in de Golf een haalbare kaart zijn omdat de zanderige bodem er nogal vrij van stenen is.

Zoals bekend maakten de Fransen vooral bezwaren tegen het gebruik van het zware vistuig (lees kettingen) dat de bokkers voortslepen. **De Belgische onderhandelaars moesten ook toestaan dat op elk vaartuig dat in de Golf aktief is een Franse waarnemer (een visser of een vertegenwoordiger van het onderzoekscentrum voor zeevisserij) inscheept om de techniek van de V-korren op te volgen. De waarnemer moet telkens een inspektierapport opmaken ten behoeve van een algemeen evaluatieverslag van de toegepaste visserijtechniek. Volgens het afgesloten akkoord kan dit evaluatieverslag bepalend zijn voor de toekomstige visserij in de Golf.**

Op de Franse eis om weg te blijven uit bepaalde gebieden werden geen toegevingen gedaan, evenmin omtrent de beperking van het aantal vaartuigen dat gelijktijdig in de Golf van Biskaje de visserij mag bedrijven.

De overschakeling op de V-korren betekent per vaartuig een extra uitgave van 600.000 tot 750.000 frank per drie netten (stuurboord-, bakboord- en reservenet). Er wordt nagegaan of hiervoor beroep kan gedaan worden op een modernizeringspremie van het Ministerie van Landbouw.

CREVITS Louis & zonen B.V.B.A.

Import - Export
Allerlei kettingen en kettingmatten
Ankers
Herbruikbare materialen
Visserijbenodigdheden
Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137,
8380 Lissewege BRUGGE
Tel: 050/54 48 33
Tijdokstraat 3,
ZEEBRUGGE
Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,
OOSTENDE
Tel: 059/32 50 13
vanuit Nederland
09.32.50.54.48.33
Fax: 050/ 54 79 11

O.V.A.

Voor uw visveiling ... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/ 32 21 73 Fax: 059/ 32 04 46

Dè cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

"Folkloristische" haringrace voorgoed verleden tijd
"Hollandse Nieuwe" komt uit Denemarken

Voor het eerst sinds jaren miste Nederland-maatjesland de traditionele haringrace op "Vlaggetjesdag". Voor de haringvissers loont het niet meer even de Noordzee op te gaan en met de eerste vaatjes terug koers te zetten naar Scheveningen. Nederlandse haringinkopers bevoorraden zich steeds meer in Denemarken. Tot voor kort werd het nooit openlijk toegegeven dat de "Hollandse Nieuwe" steeds meer het werk was van Skandinavische vissers.

Het beeld van de loggertjes die de Noordzee opstomen om "Hollandse Nieuwe" te halen, aan boord te kaken en te zouten, leeft alleen nog voort in oude prenten. De waarheid is dat de haringrace meer te maken had met propaganda dan met de werkelijkheid. Een dure show waarvoor de haringvissers zich niet meer lenen.

De Nederlandse visserij is het haringvangstverbod van de jaren zeventig eigenlijk nooit volledig te boven gekomen. Heel wat haringschuiten belandden bij de sloper en er kwamen grote, moderne fabrieksschepen in de plaats. Ze trokken naar afgelegen visgronden op zoek naar makreel. Toen de haringvisserij op de Noordzee opnieuw werd toegelaten was dit gedeelte van de Nederlandse visserijvloot totaal van aanzicht veranderd. Niet zo echter bij de Denen die al die tijd hun haring mochten halen in het Skagerak en Kattegat. De haring was in de oostelijke Noordzee royaal aanwezig en was er bovendien eerder rijp, bezat het juiste vetgehalte en was dus uiterst geschikt voor verwerking tot maatje. Dit laatste begrip deed pas goed zijn intrede in Denemarken toen de Nederlandse koopmansgeest zo'n tien jaar geleden voet aan Deense wal kreeg om het haringkaken ter plaatse te bedrijven. Voorheen werd de jonge haring grotendeels tot vismeel verwerkt. Nu werken er reeds een dozijn Nederlandse visbedrijven met inkopers in Jutland die vierentwintig uur na de veiling in Skagen, Hirtshals of Frederikshaven grote truckladingen "maatjes" in Scheveningen, Katwijk en IJmuiden leveren. De toestand is zelfs dermate geëvolueerd dat tachting procent of 16.000 ton van de in Nederland verwerkte haring uit Denemarken komt.

Eerste vaatje

De 1.500 pk-ers IJM.203 'Wiron III' en de IJM.204 'Wiron IV' van de rederij Wiron (Kennemerland) uit IJmuiden brachten op 21 mei de eerste haring aan wal in Scheveningen waar het veilingshuis Christie voor een feestelijke afslag instond. Het eerste vaatje met dertig maagdelijke haringen werd door de rederij zelf opgekocht voor 21.000 gulden (ong. 380.000 fr) die uiteindelijk bij de Hartstichting terecht komen.

In eigen land kwamen de eerste maatjes per helikopter toe in Merksem, op een ogenblik dat ze op de Oostendse Visserskaai ook al te koop waren. De gebruikelijke presentie door Gerard Dangreau greep pas op 25 mei plaats. De konsument zal 50 tot 60 frank moeten neertellen voor zijn maatje. Vermoedelijk zal de prijs nog zakken omdat de aanvoer zowel uit Denemarken als uit Nederland die van vorig jaar zal overtreffen. (gw)

Brengt Deense overbevissingharingvisserij in het gedrang?

Indien er niet snel iets wordt ondernomen tegen het wegvissen van jonge haring door de Deense vissers dreigt de Nederlandse haringvangst vroegtijdig beëindigd te worden. Deze haringvissers oefenen dan ook druk uit op hun visserijminister om zich tijdens het Europees visserijberaad deze maand heftig te verzetten tegen de gang van zaken.

Deense vissers vangen de laatste jaren onverantwoorde hoeveelheden jonge haring in de Noordzee. Door die aantasting van de haringstand zullen de biologen voor de komende jaren nieuwe beperkingen voorstellen. Zelfs een volledig verbod op de vangst, zoals in de jaren tachtig, wordt niet uitgesloten. De Deense praktijken werken vooral de Nederlanders flink op de zenuwen omdat zij vrezen dat hun kwotum *jonge* zal beperkt worden.

De Denen vissen duizenden tonnen te jonge en voor menselijke konsumptie ongeschikte één- en tweejarige haring weg voor verwerking tot vismeel, visolie of andere voor de agrarische sektor geschikte produkten. Het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (RIVO) in IJmuiden is ervan overtuigd dat de stopzetting van de overbevissing door de Denen meer dan wenselijk is om de haringvisserij van de andere lidstaten niet in het gedrang te brengen. Laten de Denen de 150.000 ton jonge haring vrij zwemmen dan betekent dit dat er voor de andere haringvissers voldoende volwassen driejarige *Hollandse Nieuwe* beschikbaar blijft zegt het RIVO. Teveel jonge haring wegvissen kan niet ongestraft doorgaan is de door de politiekers (nog) niet bijgetreden stelling van haringdeskundigen. Biologen hebben de Europese Kommisie nu reeds geadviseerd de haringvangst in de komende jaren aanzienlijk te beperken.

Kotter vangt sportvisser

Het vissersvaartuig WR.107 Jannie Diana uit Wieringen kreeg voor de kust van Camperduin een sportvissersvaartuig in de netten. De vlet lag ongeveer een kilometer uit de kust voor anker toen de WR.107 het vaartuigje meesleurde bij het binnenhalen van de garnaalnetten. De erg aangedane 62-jarige sportvisser kwam in het water terecht, maar werd door de bijgedraaide Wieringers aan boord gehesen en nadien door een rubberen reddingsboot aan land gebracht.

Voor alle herstellingen aan uw scheepsschroef

LIPS n.v.

ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

- alle voorkomende reparaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

Werkplaats:

KERKSTRAAT 46,

2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT

Tel. 03/252.73.42

Tel. privaat: 00 31 4165 1854

00 31 4163 73126

GEEN NIEUWS UIT NEDERLAND

Liederen en garnalen

Zondag 3 juni om 14.30 uur wordt in het park van het Visserijmuseum te Oostduinkerke (B) 'Mieke Garnaal '90 verkozen.

Op zondag 10 juni organizeert de heemkundige kring "Heyst Leeft" voor de vijfde keer haar "Festival van het Volks- en Visserslied" in de schuur van 't Boerenhof te Knokke-Heist (B). Met dit initiatief beoogt de vereniging een herwaardering van het volkslied, in het bijzonder de vissersliederen. Aanvang 15 uur.

Miljardair Trump koopt Friese scheepswerf

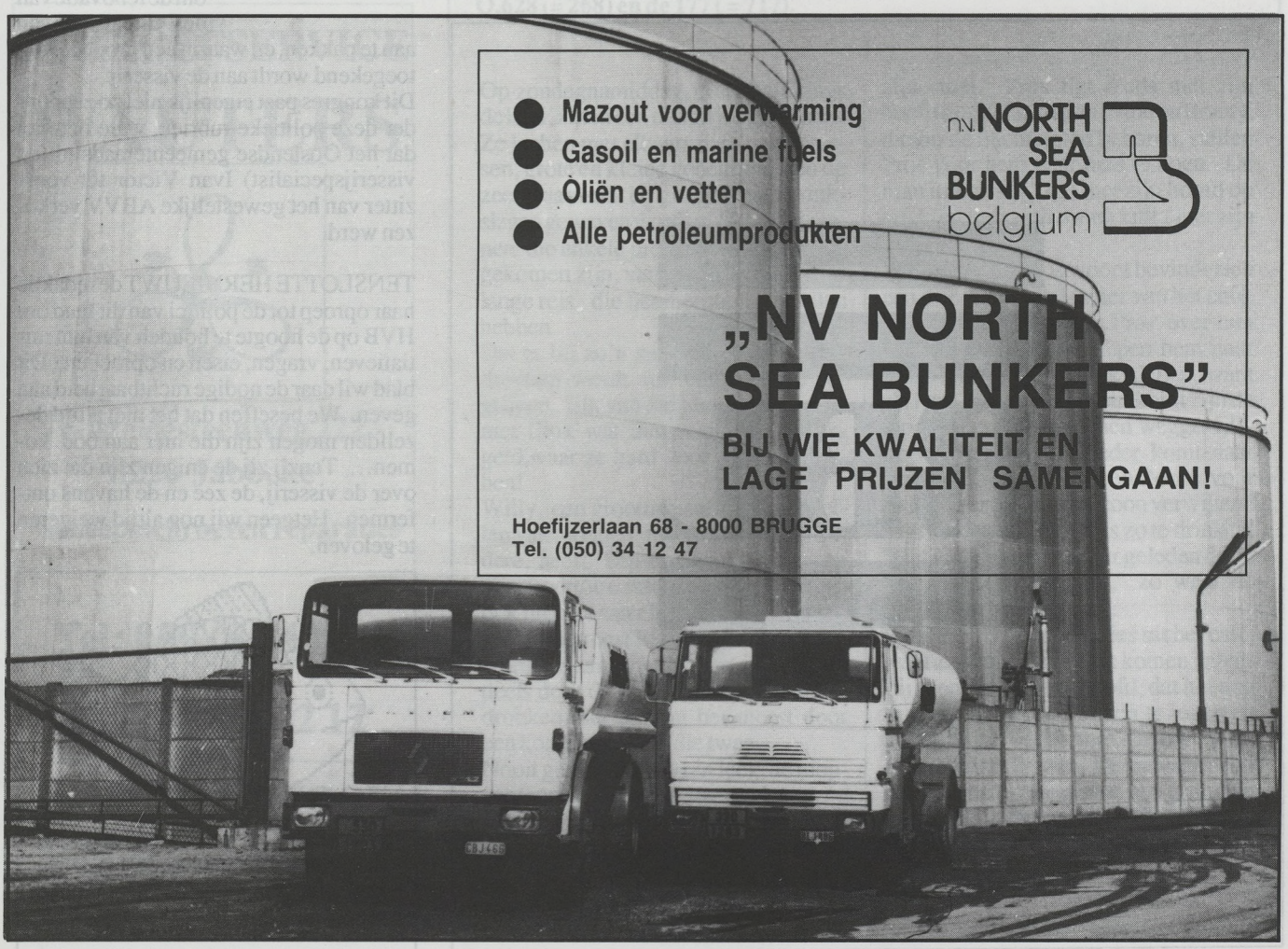
Trouwe lezers zullen zich het verhaal in de reeks *"Rare kwasten"* over de Amerikaanse miljardair Donald Trump vast herinneren (HVB 1 dec. 89). Het artikel handelde over het hyperluxueuze jacht van 400 miljoen dollar (ca zes miljard b.fr.) dat de steenrijke vastgoedmakelaar en projektontwikkelaar op de Friese werf Amels liet bouwen. In de Amerikaanse pers verschenen nu berichten dat Trump de werf in Makkum zou overnemen omdat hij aan de kredietwaardigheid van het Friese bedrijf twijfelt. De zaak ging aan het rollen toen Amels snellere betalingen vorderde waarop Trump het kontrakt opzegde. De Amerikaan eiste terugbetaling van de reeds gestortte bedragen. Toen dit niet gebeurde besloot Trump de werf met de negentig scheepsbouwers op te kopen. De miljardair had zich van meetaf aan als een veeleisende klant opgesteld. Het 128 m. lange *"jacht van de eeuw"* zou op 4 juli 1992, dag van de vlootshow ter gelegenheid van de onafhankelijkheidsviering in New York, kant en klaar aan de East River moeten liggen. Naar alle waarschijnlijkheid liepen de werken op de Friese werf, ondanks de personeelsuitbreiding van 68 naar 90 man, reeds zoveel vertraging op waardoor de bouwheer de leveringsdatum van zijn droomschip in het gedrang zag komen.

Drie CMB-containerschepen

's Lands grootste zeetransportgroep CMB plande tussen 1989 en 1992 voor 20 miljard investeringen. De resultaten vorig jaar waren in elk geval schitterend terwijl de vooruitzichten in het maritiem transport uitstekend zijn. Inspelend op de gunstige konjunktuur werden onlangs nog nieuwe lijnen op Afrikaanse bestemmingen geopend. De bestelling door de Compagnie Maritime Belge van drie nieuwe containerschepen is eveneens een onderdeel van het investeringsprogramma. Het order werd niet bij Boel geplaatst maar bij het Zuidkoreaanse Hyundai-werf.
Dat het vertrouwen in CMB in financiële kringen sterk staat bewijst de historische topkoers van het dure aandeel op de Brusselse beurs.

Wij vernamen het overlijden van De Heer Henri Lambregt, visser op rust, lid van de bejaardenclub "Vuurtorenwijk" Oostende, lid van de Federatie der Belgische Zeelieden. De Heer Lambregt is geboren te De Panne op 9 februari 1914 en overleden te Bredene op 16 mei 1990.
De begrafenis had plaats op zaterdag 19 mei.
Het Visserijblad houdt eraan langs deze weg de familie zijn oprechte gevoelens van deelneming over te maken.

Op 13 mei 1990 overleed De Heer Herman Faict, handelsvertegenwoordiger in brandstoffen. In deze functie was hij een bekend figuur in de visserij.
De directie en de redaktie van Het Visserijblad bieden de familie hun oprechte gevoelens van deelneming aan.



Zagen & antwoorden

de politieke rubriek van Het Visserijblad

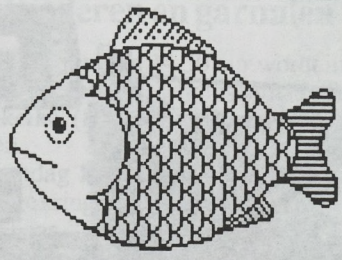
HET IS EEN beetje stil geweest op de politieke redaktie van dit blad. De vragenstellers lieten het wel niet afweten, maar het onderwerp van de meeste van die vragen (én de antwoorden daarop) zijn intussen toch wel oud zeer geworden en wij willen hier nu toch ook niet heel de tijd oude koeien uit de gracht halen. Uiteraard heeft dit te maken met het feit dat dit een maandblad is. Hetgeen een maand geleden inzet was van hevige politieke vragenstellerij, behoort vandaag weeral tot de geschiedenis. Wie denkt er vandaag nog aan de voorbije voorjaarsstormen, aan de schade die de kustvissers daardoor leden, aan de vragen die daarrond gesteld werden en de antwoorden die de ministers-staatssekretarissen gaven. Het was allemaal zeer de moeite waard, maar vandaag kan je daar bezwaarlijk nog mee voor de dag komen. Overigens kwam dit item reeds in deze rubriek aan bod, maar dat belette niet dat ettelijke brieven terzake onsnog deze maand bereikten.

VERMELDENSWAARD is wel de vraag van het Oostendse gemeenteraadslid F. Ghesquière aan het schepencollege van deze stad of er geld kon vrijgemaakt worden voor restauratie en bescherming van het alhier alombekende Fort napoleon. Op de vraag van Ghesquière kwam geen positief antwoord.
Wijzen we erop dat het betreffende fort vlak in de nabijheid van de redaktielokalen van HVB ligt en dat wij eigenlijk ook vinden dat er iets moet gedaan worden aan de totale aftakeling van de bescherming van dit bouwwerk.

HET ABVV, van het gewest Oostende-Veurne-Diksmuide liet ons weten dat ze op 12 mei haar statutair kongres gehouden heeft. Daarop werd een resolutie gestemd waarin o.a. gevraagd wordt dringend de middelen toe te kennen om de renovatie van de Oostendse haven aan te pakken, en waarin een groot belang toegekend wordt aan de visserij.
Dit kongres past eigenlijk niet zo zeer onder deze politieke rubriek, ware het niet dat het Oostendse gemeenteraadslid (en visserijspecialist) Ivan Victor tot voorzitter van het gewestelijke ABVV verkozen werd.

TENSLOTTE HERNIEUWT de redaktie haar oproep tot de politici van dit land om HVB op de hoogte te houden van hun initiatieven, vragen, eisen en oproepen. Dit blad wil daar de nodige ruchtbaarheid aan geven. We beseffen dat het niet altijd dezelfden mogen zijn die hier aan bod komen... Tenzij zij de enigen zijn die zich over de visserij, de zee en de havens ontfermen. Hetgeen wij nog altijd weigeren te geloven.

BBL



— Jamaar, als ze er zich allemàal mee gaan bemoeien, dan zijn we nog niet aan het einde van onze moeilijkheden.

Terzijde is een rubriek die openstaat voor de lezers van Het Visserijblad. Laat dus niet na uw pennevruchten op te sturen. Adres: zie colofon op blz. 3

Landschap van de zee

Sta eens voor die grote plas te kijken.
Wat is dat toch mooi.
Je ziet de horizon, waar water en lucht samen komen op één lijn.
Het water heeft er vele kleuren,
en geuren van wonderbare vissen.

Kijk dan ook eens naar het strand,
zo blond en schoon en zoveel zand.
En schelpjes en pluimpjes van de meeuwen,
en golfjes van wind en glanzende kwallen
en voetjes van het kleine kind.

Kijk ook eens naar de wijde lucht
vol van wolken grijs en grauw,
maar ook van blauw en wit,
en een grote zon van oranje en geel vol stralen
van warmte en goud.

Kijk ook eens naar de maan en de sterren
die er als vòòr een zwart fluwen gordijn,
schitteren aan het firmament,
mooi is het, ons landschap van de zee.

Viviane Alle-weireldt

SCHROEFSERVICE
WAUTERS
S S W
Gistelsesteenweg 222
8220 Jabbeke
Scheepsschroeven reparaties
Tel: 050/81 40 81
of: 050/81 42 12
Een troef voor iedere schroef

Dagboek van een kustvisser

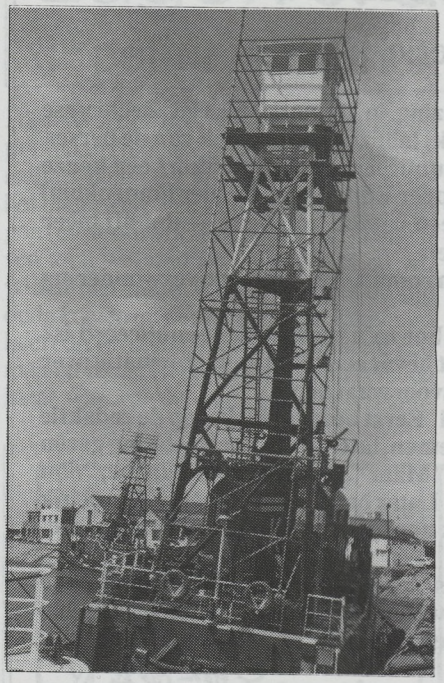
Eddy Serie

Een mens valt hier van de ene verbazing in de andere. Het Zeebrugse fenomeen Jozef Vantorre (alias Kavijak) laat zijn derde boek van de persen rollen, onze eigen loods Inghelbrecht publiceert zeer binnenkort een keuze uit zijn verhalen... En nu is er weer schipper Eddy Serie, die hier binnenkomt met een manuscript onder de arm — een roman notabene — dat hij meer dan twintig jaar geleden geschreven heeft.
Komt daarbij dat wij deze onuitgegeven roman met stijgende verwondering hebben gelezen.
Hoe komt het toch, zo vragen wij ons af, hoe zo'n werk nooit gepubliceerd is? Het boek is niet slecht geschreven en het bevat een schat aan informatie over de vissers: gewoonten, kultuur, arbeidsvoorwaarden...
Eddy Serie weet het zelf ook niet zo goed. Eerst bezorgt hij het op de redaktie en vraagt om het gewoon eens door te nemen, later wil hij wel toelating geven om er één en ander uit te publiceren... "Maar", zo voegt hij eraan toe, "dan mag mijn naam niet vermeld worden." Later belt hij op en geeft uiteindelijk toe: publikatie mag en we mogen er ook nog bijzeggen wie het werk geschreven heeft.
Uiteraard beseffen wij wel — en met ons de lezers — dat Eddy Serie de zaken vandaag anders zou formuleren. Ook weten we dat er nog veel zou kunnen geschaafd worden aan het ongezouten visserstaaltje dat hier gebruikt wordt.
Maar is het niet daarin dat nu juist de charme ligt? In het ongezouten taaltje van een jonge snaak, die het meer dan twintig jaar geleden eens allemaal op papier zette?
Vanaf nu, maandelijks in HVB: gedeelten van het echtgebeurde verhaal van Pies (Maurice Zanders), Pierre (Frans), Mon (Eddy) aan boord van de O.628 (= 268) en de 177 (= 717).

Op zondagnamiddag, in een café langs de kaai, zitten een tiental jonge vissers. Ze lachen met elkaars nare belevenissen, grote en kleine gebeurtenissen op zee waarrond er grapjes en kwinkslagen geweven worden. Het zijn degenen die enkele uren voordien binnengekomen zijn, van een achttien dagen lange reis, die het meeste te vertellen hebben.
Dat er bij zo'n samenkomst veel gedronken wordt valt enigszins te begrijpen. Elk van die jonge mannen zit met flink wat duiten op zak, drinkgeld,waar ze hard voor gewerkt hebben!
Willy, een grootmeester in het vertellen van moppen, zowel schuine als andere, heeft een heleboel nieuwe op zijn repertoire staan en vertelt die dan ook prompt aan elk die het horen wil.
Iedereen proest het uit en na elke mop wordt er harder gelachen. Dat komt deels door de grap, deels door het gedronken bier en nog het meest door een kombinatie van die twee.
Nooit geraken de glazen leeg, de moppentappers vertellen steeds vlotter.
Een paar uur later ! De helft van het gezelschap zit reeds stomdronken op zijn stoel. Pros ligt reeds met zijn hoofd op tafel te slapen. Mon en Ronny, die bij de nuchtersten behoren, stellen Pros voor hem naar huis te doen. De man in kwestie, die met zijn hoofd op tafel ligt heft zich op en knikt met zijn bezopen gezicht.
Het huis waar Pros woont bevindt zich een driehonderdtal meter van het café. Mon en Ronny leggen Pros over hun sterke schouders en slepen hem naar huis. Slepen, werkelijk slepen, want als Pros aan zijn voordeur komt zijn de toppen van zijn schoenen weggevijld. Er wordt gebeld, moeder komt naar beneden, bedankt Mon en Ronny voor de hulp, terwijl ze haar zoon verwijtend zegt dat het geen werk is zo te drinken. "Het is nog maar vier uur geleden dat je thuis bent weggegaan," zo weet de moeder nog te zeggen...
Intussen vertrekt ook Pies uit het café, want zijn moeder is hem komen halen. Zij prent hem in het hoofd, dat het nog te vroeg is om bedronken te lopen en dat hij maar eerst moet slapen. Om dan verder te fuiven. De anderen drinken nog een paar pinten, en gaan dan op hun beurt bedronken huiswaarts.

(Wordt vervolgd)

Rare schepen in visserijdok



Al jaren heeft de scheepswerf Seghers uit Oostende een kontrakt met de Britse firma J.P. Knight voor het onderhoud van de sleepboten van dit bedrijf. Eén of twee donkerbruine Britse sleepboten die in de Oostendse haven komen aanmeren is er een normaal beeld.

Een aantal jaren geleden verhuurde die Britse firma twee van hun hoogzeeslepers aan de Schotse deelregering. Deze eenheden opereerden niet langer vanuit Rochester, maar wel vanuit hun nieuwe thuishaven Kirkwall op de Orkneyeilanden, Noord-Schotland.

De Schotse deelregering becijferde dat ze goekoper af was wanneer ze haar eigen sleepboten bouwde. Het huurkontrakt werd opgezegd en de twee schepen bleven werkloos. De Britse eigenaars zochten ander werk. Ze vonden een kontrakt in het Zuidamerikaanse land (Brits-) Guyana. De 'Kessock' en de 'Kinloch' (intussen terug geregistreerd in Rochester) zullen er optreden als duwvaartuigen. Met lege pontons zullen ze de rivier "Essequillo' opvaren en honderdtwintig kilometer ver stroomopwaarts een lading bauwiet (soort klei, grondstof voor aluminium) opnemen. De vracht wordt overgebracht naar de omgeving van Georgetown voor verder transport. De pontons werden aangekocht in Schotland. Vòòr de pontons worden kleine sleepboten bevestigd die funktioneren als richtingswijzers. Deze werden aangekocht in Nederland. Al het materiaal wordt verzameld in de haven van Rotterdam.

Over de plas

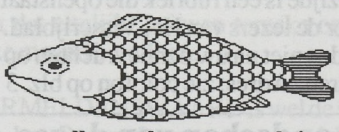
De overtocht is gepland einde juni of begin Juli 1990. De kleine vaartuigen worden op de pontons geplaatst, alsook tanks met mazout om de grote slepers op zee te bevoorraden. De hoogzeesleepboten trekken het hele gevaarte van Rotterdam naar Guyana. Het moet gebeuren tijdens de vooropgestelde periode omdat er dan weinig kans is op storm.

De sleepboten werden intussen grondig verbouwd. Ze moesten aangepast worden aan de taken van de duwvaart. Om over de lading heen te kijken kwam er op de mast een kraaiennest. Alle te verrichten funkties vertrekken hieruit. Op de genoemde rivier komt er nogal wat drijfhout voor. Om schadegevallen te vermijden kregen de schepen op de lift van Beliard Polyship te Plassendale (te Oostende kon dit niet, want de Oostendse grote slipway wordt binnenkort overgebracht naar het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke - grapje) een aangepaste straalbuis om de schroef te beschermen. Tevens wordt een verkoelingssysteem ingebouwd.

De scheepswerf Seghers zou blijvend kunnen instaan voor het onderhoud van beide vaartuigen. Jaarlijks terugkeren naar Oostende is niet realistisch. Op Curaçao is er te Willemstad een droogdok. Er wordt overwogen jaarlijks een onderhoudsploeg over te vliegen naar Willemstad. Voor scheepswerf Seghers: een miljoenenkontrakt. (DP)

Herdenking Paster Pype

De jaarlijkse hulde aan het graf van vissersvriend Paster Pype (1854-1926) grijpt plaats op dinsdag 5 juni om 11 uur op de begraafplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg in Oostende. Namens de Visserijschool Paster Pype en andere verenigingen die zijn nagedachtenis in ere wensen te houden zullen tijdens een intieme ceremonie bloemen neergelegd worden aan de laatste rustplaats van "Menhère Herrie".



—allemaal propaganda!

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU

CAFMEYER & C°

VÓÓR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

Haai

De Z.502 'Regina' van rederij Boterman-Lycke uit Nieuwpoort bracht maandag 21 mei een Latour of haringhaai op de veiling in Oostende. De vis, 134 kg gegut, werd gevangen op de "West" door schipper Marc Vercoutter, Luc Versteger, Peter Schroyens en Raymond Vanneuville 40 mijl buiten de kust van Oostende. Eind vorig jaar bracht de Z.502 ook al een reuzehaai van 3,5 m naar Oostende.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ✆ 32.11.01

Haai bedreigd door overbevissing?

Pakweg een halve eeuw geleden werd al duchtig jacht gemaakt op haaien omwille van hun vitaminerijke levertraan. De uitvinding van synthetische levertraan maakte de jacht op het zeeroofdier overbodig. De haaienpopulatie kreeg echter niet lang de tijd om zich te herstellen. Zo'n vijftien jaar geleden kwam een nieuw offensief tegen de haaien op gang waardoor hun aantal zienderogen verminderde. De schaal waarop de kommerciële jacht in alle wereldzeeën - nu op het vlees van de haai - wordt bedreven vormt een regelrechte bedreiging voor het voorbestaan van het snelle zeeroofdier. Zonder drastische beperkingen op de haaienvangst is de kans groot dat bepaalde soorten uitsterven.

Grote familie

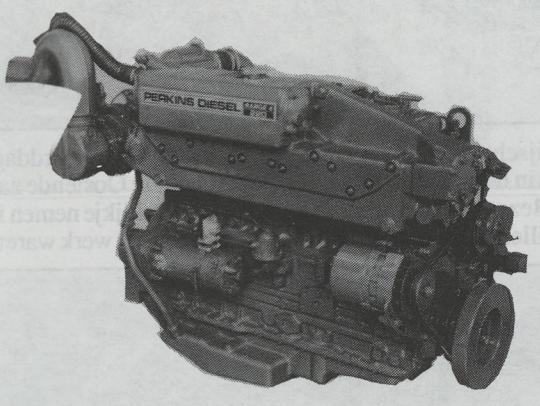
De *chondrichthyes* omvat een uitgebreide groep kraakbeenvissen (ongeveer 500 soorten haaien, roggen en zeekatten). De haaienfamilie telt circa 250 soorten, waarvan er slechts enkele als komsumptievis gegeerd zijn. Bij de kleine en middelgrote soorten zijn de hondshaai en doornhaai bij ons best bekend. Minder courant zijn de grotere haaiensoorten. Toch krijgen onze vissers wel eens een verdwaalde voshaai, neushaai (haringhaai of Latour), gladde haai (*stinkhaai* of *zeiker*), Groenlandse haai (*apekalle*) of een tandloze reuzehaai in hun netten. Het zijn echter uitzonderlijke gevallen. Aan de Amerikaanse oostkust liggen de zaken totaal anders. Onderzoek aldaar heeft uitgewezen dat in de wateren rond Florida vrijwel alle haaiensoorten door overbevissing dreigen te verdwijnen. De Ameriaanse overheid heeft daarom besloten maatregelen te nemen om de haaienvangst in te dijken. De jacht op "de koning der roofdieren" zal vanaf deze zomer aan strenge regels gebonden zijn, die ook gelden voor sportvissers die in de haaien een geliefkoosde prooi zien.

Haaienvinnensoep

Het onderzoek heeft ook aangetoond dat de haai een belangrijke rol heeft gespeeld in het evolutieproces. De rol van de haai is bijvoorbeeld veel belangrijker gebleken dan die van de walvis. Al meer dan 400 miljoen jaar zijn deze dieren van vitaal belang voor de ekologische gezondheid en het biologisch evenwicht in de zeeën. Door drastische beperking van de jacht op haaien langs de hele Amerikaanse oostkust wil men voorkomen dat dit zeedier geleidelijk uitsterft. Om dit te verhinderen zal de haaienvangst aan de Amerikaanse Oostkust en in de Caraïbische wateren tot 5.800 ton of grofweg een half miljoen stuks teruggebracht worden. Een forse ingreep wanneer men bedenkt dat enkele jaren geleden een vangst van 25.000 ton haaien aanvaardbaar werd geacht om de soort niet in de verdrukking te brengen. Onderzoek leerde evenwel dat de Amerikaanse visserij-industrie jaarlijks 50.000 ton haaienvlees te verwerken kreeg. Haaienvlees kreeg met de jaren een sterkere populariteit die overwaaide uit de Aziatische landen waar gedroogde haaievinnensoep als een delicatesse geldt. Ook in IJsland is haaievlees van oudsher geliefd. Het vlees wordt al dan niet een tijdje in de grond bewaard. De gewone IJslander eet het thuis zelden of nooit, maar in de duurdere restaurants staat het regelmatig op de kaart. De groeiende vraag naar haaievlees in Amerika, onvermijdelijk overgewaaid naar Europa, maakte de haaienjacht tot een winstgevende bezigheid. (gw)

Het e.k. nummer van Het Visserijblad verschijnt op vrijdag 6 juli

Perkins



EEN VOLLEDIG GAMMA MOTOREN VOOR DE BEROEPSVAART

PERAMA - de ideale motor voor reddingsboten en sloepen. Rustige loop		
M 20	3 - cyl	18 pk / 3600 tpm
M 25	3 - cyl	26 pk / 3600 tpm
M 30	3 - cyl	29 pk / 3600 tpm
M 35	3 - cyl	34 pk / 2800 tpm
PRIMA - sterk, compact en zuinig.		
M 50	4 - cyl	49 pk / 3000 tpm
M 60	4 - cyl	58 pk / 4000 tpm
M 80	4 - cyl	78 pk / 4500 tpm
RANGE 4 - ideale motoren voor werkboten. Zeer degelijke constructie.		
M 90	4 - cyl	82 pk / 2800 tpm
M 135	6 - cyl	120 pk / 2800 tpm
M 165 T	6 - cyl	150 pk / 2400 tpm

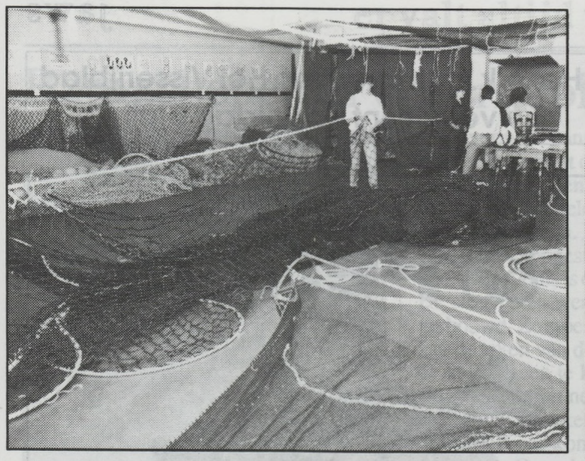
TEVENS LEVEREN WIJ MOTOREN VOOR GENERATORSETS 22 - 700 kVA

Hunter

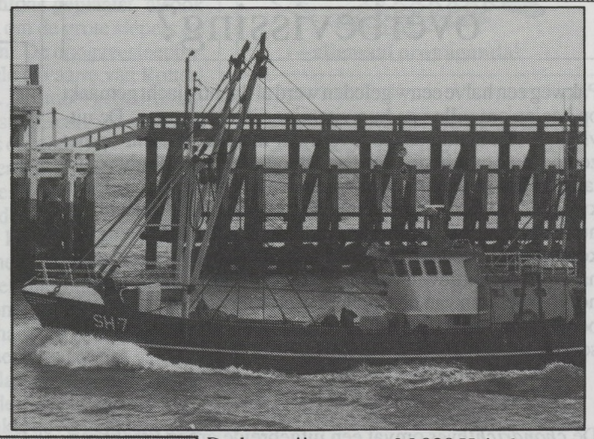
St.-Bernardsesteenweg 858 - 864
2710 HOBOKEN - ANTWERP
Tel. 03 - 827 39 70
Telex 31.958
Telefax 03 - 828 49 23

VRAAG ONZE UITGEBREIDE BROCHURE!

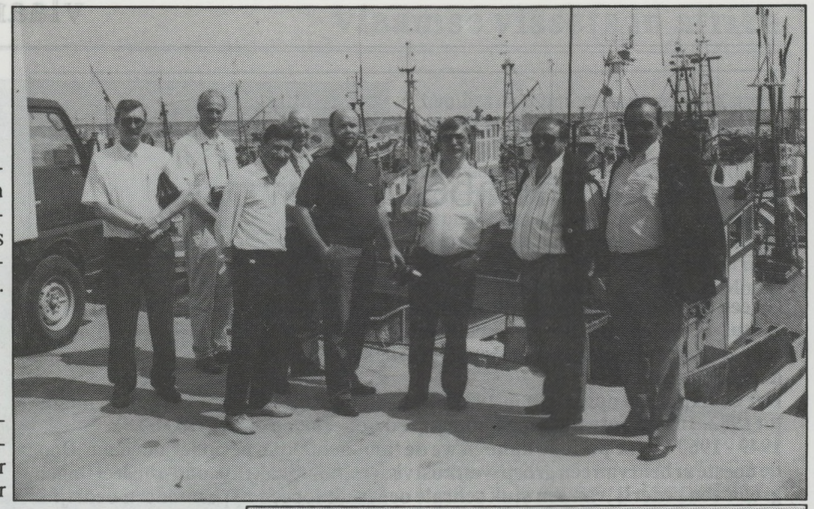
de maand in beeld



De visserijscholen houden weer hun jaarlijkse opendeurddag. Als eerste in de rij kwam de Paster Pypeschool in Oostende aan de beurt. Bezoekers aan het VTI konden ook een kijkje nemen in de verschillende leslokalen waar leerlingen aan het werk waren.



Elders in dit nummer treft u meer informatie aan over het bezoek van de kustdelegatie aan recent vernieuwde vismijnen in Portugal. Hier het gezelfschap in de haven van Sesimbra. Tussen de vertegenwoordigers van Docapesca en Sindepescas herkennen we Etienne Crosse (ACLVB), Roger Gekiere (sekretaris BVB), Ivan Victor (ABVV-BTB) en André Gryson. Grootheldelaar Redgy Verleye stond achter de camera.>>>

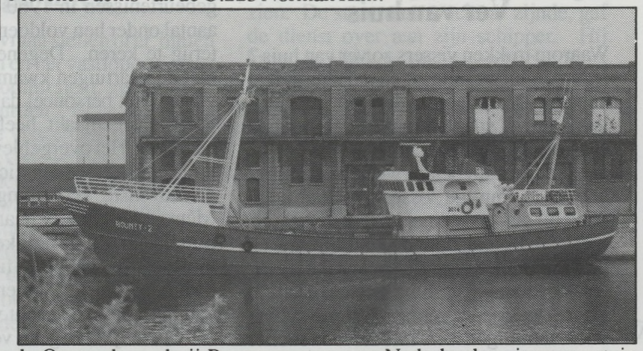


De jaarlijkse meibedevaart van Bredene-Dorp naar het Visserskapelletje is in Bredene nog niet in ongebruik geraakt. Naar jaarlijkse gewoonte werden ook dit jaar enkele scheepsmaketten meegedragen.

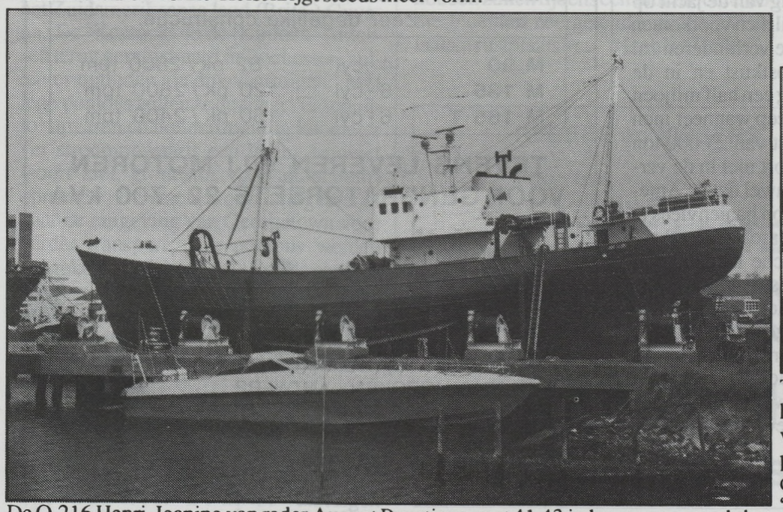
De werken aan de nieuwe Z.162 Van Dyck (39 m) op de werf De Graeve in Zeebrugge vorderen gestadig. Het casco van de nieuwe bokkentreiler voor de rederij Bunkers-Dobbelaere uit Knokke-Heist krijgt steeds meer vorm.

De kustmijnenveger M.929 Heist betrapt een 'Duitse' Eurokotter ter hoogte van Nieuwpoort binnen de twaalf mijlszone. De SH-7 'Hofe op Segen' uit Heiligenhaven (nabij Kiel) en regelmatige klant in Vlissingen werd opgebracht en in Oostende aan de ketting gelegd. Welke waarborgsom de schipper moest betalen is niet bekend. In elk geval kon het vaartuig met een gedeeltelijk Nederlandse bemanning 's anderendaags weer vertrekken.

Velen hebben zich afgevraagd waarom de O.369 Koningin der Engelen er de laatste dagen zo mooi "gepavoiseerd" bij lag nadat het schip opgelegen had voor een vernieuwing van de motor en een nieuwe verflaag. De reden van de bevlagging was te zoeken in het huwelijk van Alain, zoon van reder Lucien Verleene, met Cindy, dochter van reder Florent Daems van de O.225 Norman Kim.



Het voor de Oostendse rederij Bounty aangepaste Nederlandse vissersvaartuig VLI.30 Elisabeth Maria ligt kant en klaar voor de sportvisserij. De Bounty 2 biedt plaats aan 69 opvarenden en kon bij het zonnige weer van de laatste weken reeds herhaaldelijk met lijnvissers uitvaren.



De O.216 Henri-Jeanine van reder August Puystiens, met 41,43 in lengte nog steeds het grootste vaartuig van de Belgische zeevisserijvloot, kreeg een nieuw kleurtje opgestreken.

't Végétje, een populaire visserspub aan de Oostendse Baelskaai is volledig vernieuwd en ongedoopt tot "The Lighthouse". De uitbaters Marcel Lambregt met echtgenote en zoon peter (foto bovenaan) kregen ter gelegenheid van de heropening veel volk over de vloer. De onderste foto laat er geen twijfel over bestaan dat de ambiance tot in de vroege uurtjes duurde.

Tijdens het goudenjubileum-feest van de coöperatieve "Hulp in Nood" werd hulde gebracht aan voorzitter Frans Serie die sinds 1952 onafgebroken lid is van de raad van bestuur. Wanneer zijn mandaat in 1992 vervallen is zal hij er precies dertig ten dienste van de maatschappij gestaan hebben. Het was dan ook niet te verwonder dat hij tot ridder werd geslagen, al was het maar door de "Ridders van de Belgische Kaas en de Gastronomie". Direkteur Patrick Meurens van Westtoerisme trad op als peter.

Ook de Oostendse havengeul moet regelmatig uitgebaggerd worden om de scheepvaart niet te stremmen. Het baggerbedrijf Decloedt zette hiervoor de emmerbaggermolen Volkracht II in. Voor het afvoeren van de baggerspecie lossen de laadbakken elkaar voortdurend af.

De Kongovisserij: XII (slot) Een nabeschouwing

Na een algemene schets van de geschiedenis van Pemarco in het HVB juli en augustus 1989, beloofden we verschillende facetten ervan te omschrijven : de vissers, de vaartuigen, de visserij en het sociaal leven. We denken dat we aan onze doelstelling voldeden.
Het bedrijf werd opgericht in 1949. Het laatste schip voer, zij het onregelmatig, tot 1982. In zijn ontwikkeling kunnen we drie perioden omschrijven :
1949 - 1960 : Deze periode kunnen we de 'ambachtelijke periode" noemen. Door de noeste arbeid van een groep westkustvissers, hoofdzakelijk oud-Ibisleerlingen, groeit een rederij ,van een stuk schrale oever uit tot een hypermodern bedrijf in 1960, dat op veel punten zijn tijd vooruit was. De behandelingssystemen aan wal stonden technisch veel verder dan in het moederland.
De eerste vissers kwamen van kleine vaartuigen en waren ambachtelijk werk gewoon. Men moet eigenlijk grote bewondering hebben voor de wijze waarop ze, in het begin, hun vissersstiel uitoefenden. Het waren moeilijke omstandigheden, met niets anders dan hun vaartuig als basis en werkinstrument.
1960 - 1971 : de 'bloeiperiode'. Pemarco neemt langzaam uitbreiding en komt op haar hoogtepunt. Verder afgelegen visgronden vragen grote treilers. Aan die vraag wordt voldaan. De rederij verschaft aan heel wat autochtonen en Belgen werk. De kompagnie is uitgegroeid tot een goed georganiseerd en funktionerend geheel.
1971 - 1982 : de 'neergang'. Pemarco heeft vernieuwing nodig om zich aan te passen aan veranderende visserijen. Plannen zijn klaar en het kapitaal dat zou moeten geïnvesteerd worden, is er. Het steeds verwisselende basis(blank) personeel eist zijn tol. De onduidelijke situatie in Zaire houdt de leiding tegen. Pemarco staat stil, dit wil zeggen achteruit gaat. Na de nationalisatie verlaten de meeste van onze vissers het bedrijf. De rederij boert achteruit en valt stil.

Ver van huis

Waarom trokken vissers zo ver van huis ? Iedereen zal wel zijn eigen redenen gehad hebben. De uitdaging, deel te nemen aan iets nieuws, speelde in de beginperiode een rol. Sommigen sprak het avontuur aan, anderen de betere weersomstandigheden. Sommige vissers voelden zich goed bij het vast ritme dat er heerste; terwijl ze in België, door de konkurrentie en de evoluerende visserij, snel naar het achterplan zouden verhuizen. In een tijd waarin er vissers genoeg waren was het voor sommigen een middel om sneller karriere te maken en vlugger een schippersfunktie aangeboden te krijgen. Na de nieuwe bepalingen rond de IJslandvisserij, volgden een aantal vissers 'hun visbakken" naar Matadi. Vissers vertrokken, omdat familieleden het in Kongo goed stelden. Engelse families waren er goed vertegenwoordigd : de Vermoote's met vier broers, de aangetrouwde familie Engelbrecht met twee broers en een zuster. De familie Lauwereins met aangetrouwde familie Beyen; broer en zuster Van den Bergen met aangetrouwde familie Hoedemaeker, enz.
Waarom kwamen ze terug ? Engelse vissers wilden maar kort blijven, anderen hadden de intentie er zich te vestigen. De gebeurtenissen in 1960 waren voor een aantal onder hen voldoende om niet meer terug te keren. Degenen die vluchtten met de vaartuigen kwamen er goedkoop vanaf. Het personeel dat alles te Matadi heeft meegemaakt heeft het niet licht vergeten. Het overgebleven personeel en hun families hadden zich verschanst op de bovenste verdieping van het hotel Métropole. Op weg daarheen werden familieleden door dronken soldaten gemolesteerd. Een familie die net te laat kwam, zag haar dochters aan de ingang van het hotel verkracht worden. Er was aanvankelijk dus geen vertrouwen in het nieuwe Kongo. Een aantal vissers kwamen naar huis voor de verdere opvoeding van opgroeiende kinderen. Degene die het niet eens was met het gevoerde beleid kreeg ontslag. Bij de ontslagen, twee grappige verhaaltjes : In een vissersgezin voert de huisvrouw het woord. Alle diskussies met direkteur Martin werden door haar gevoerd. Tijdens een krisismoment liep een gesprek zo hoog op dat de visser werd ontslagen. Bij het buitenkomen vroeg de echtgenoot hoe het gesprek verlopen was. Ze antwoordde : " 'Ké me zak gét .... en gie ook." Enkele dagen voor nieuwjaar moet een schipper varen. Hij legt aan te Boma en raakt in gezelschap van vrienden die reeds vroeg in oudejaarsstemming zijn. Hij doet met hen tochtjes op de Kongostroom. Hij blijft liggen. Op 31 december stoot hij, tijdens een danspartij, tegen direkteur Martin. De direkteur, die dacht dat de visser zijn visserij onderbroken had om oudejaar te vieren en terug in zee te steken, vroeg : "Verloopt de visserij goed." Het antwoord : "Ik ben nog niet weggeweest.", viel niet in goede aarde. Het werd zijn laatste reis. Ook de zaïrisering deed velen de das om. Een aantal vissers zijn er niet levend weggeraakt. Het overlijden van schipper Raymond Duyck werd reeds beschreven. Ook motorist Jean Schalandryn werd, zwaar ziek, door 0.90 'Prinses Paola' binnengebracht in Moussamedes, Angola en overleed er op 9 januari 1973. Enkele kwamen zwaar ziek terug en overleden kort daarop. Charles Crabeels hebben we al vroeger vernoemd. Lucien Blondé werd er door ziekte overmand. Julien Engelbrecht begeleidde hem naar het vliegtuig. In een Brussels ziekenhuis zagen de dokters de dramatische toestand in. Lucien kwam naar huis om afscheid te nemen van zijn gezin. Vijf dagen later, op 25 mei 1972, was hij niet meer.
Sommigen kwamen terug, tevreden over hetgeen gepresteerd werd te Matadi. Door het opgespaarde kapitaal kon het in België wat langzaam aan. Anderen dachten dat de 'Hoorn des Overvloeds' zou blijven stromen en leefden er als rijken. Ze kwa- ☞

Ook dit is echt gebeurd !...

Tijdens de inhuldigingsplechtigheid van de O.323 wilde men het vaartuig door een groep genodigden (o.a. een minister en een goeverneur) plechtig laten overhandigen aan de schipper. Deze laatste was echter al beginnen vieren en toen de overhandiging moest plaatsvinden was de brave man nergens te bespeuren.
De muziekkapel van dienst had al drie keer hetzelfde liedje gespeeld toen uiteindelijk een jeep kwam aangeraasd, waarin men de schipper herkende.
Terwijl iemand de deur van het voertuig opende werd hij voorgesteld met de woorden: "Ziehier onze beste kapitein", waarna de visser plat op de grond voor de genodigden terecht kwam.

Romantisch gezicht op de in deze reeks veel besproken stroom: de Zaïre

men naar Vlaanderen zonder reserve's en vele illusies armer. Zij hebben geen goed woord over voor de kompagnie.
Opdat de in Matadi verblijvende gezinnen niet in sociale onrust zouden leven, was het nodig dat onze vissers en vissersvrouwen sterke karakters hadden en steunden op wederzijds vertrouwen. Een echtgenote had het niet gemakkelijk. De vissers waren weinig thuis. Een schip lag zeer kort binnen. Dikwijls waren hun kinderen aan het studeren in België. Er was weinig ontspanning. Een grote stad bezoeken en flaneren in winkelstraten of verpozen in tea-rooms kon niet.
Bij politieke spanningen of poging tot revolutie vroegen de gezinnen zich af of dit gevolgen voor hen zou hebben. Als ge het u aantrok was je bang en leefde je onder druk. Bestaande toestanden sloegen snel om. Herrieschoppers of revolutionairen konden, opgehitst door slogans, zich vlug keren tegen de blanken. Bij zwakte of niet relativeren, knapte ge op zo'n spanning af.
Ook de in Vlaanderen verblijvende gezinnen hadden het soms moeilijk. Kinderen opvoeden met een man die zes maanden van huis was, kon zwaar zijn. De huisvrede berustte slechts op een ijzersterke relatie. Te Matadi werden de blanke vissers beschouwd als miljonairs en sommige negerinnen waren hen snel ter wille.
Dit alles waren niet te veronachtzamen aspekten die bijdroegen tot het normaal of gespannen sociaal funktioneren.

Ongevallen

Men kan zich de vraag stellen of er, buiten gewone defekten en het vastlopen tijdens het moeilijke stroomtrajekt, geen andere ongevallen gebeurden ? Het mooie weer, de gemakkelijke visserij en het weinige verkeer, zorgden voor weinig ongevallen. De weinige worden niet graag vernoemd. Het was altijd wel iemands fout. De sprekers wilden niemand kwetsen. Een aantal voorvalletjes worden hier toch vermeld. Als de vaartuigen naar Pointe-Noire of Boma trokken om droog gezet te worden namen de vissers dikwijls hun families mee ,om een andere stad of streek te verkennen. Op een keer is een vaartuig met familie vastgelopen. Een moment dreigde er gevaar tot kapseizen. De direktie verbood toen, nog familie aan boord te nemen. Na het vastlopen van een ander vaartuig, zorgde het snel zakkende water, dat het een hele tijd duurde vooraleer men het vaartuig loskreeg. De 0.310 'Mbizi' had wel een spektaculair ongeval.

> Ook dit is echt gebeurd !! ...
>
> Een visser-erfgenaam kreeg in Kongo bericht dat zijn vader in België overleden was. Om de erfenis te regelen betaalde hij een overtocht naar het moederland.
> Toen hij in België kwam kreeg hij van de notaris te horen dat de erfenis zelfs niet groot genoeg was om de kosten te dekken; samen met zijn vliegtuigticket was het alles bij elkaar een dure erfenis geworden.

Het kwam terug van zijn visvangst met een vol ruim (= 110 ton vis). Het was rond eenentwintig uur, schoon weer en klaar zicht. Zover men de zee kon overschouwen was er geen enkel vaartuig te zien. De stuurman, wacht-af zijnde, gaf de dienst over aan zijn schipper. Hij kroop in zijn kooi en las een boek. Plots volgde een klap. De stuurman had de indruk dat ze op rotsen voeren. Aan dek gekomen zag hij boven zich een grijze vlakte passeren. De 0.310 was met zijn steven in de bakboordzijde van Het Noorse vrachtschip 'Norvikken' gevaren. De Noor had een gat waar men met een dubbeldekbus door kon, gelukkig boven de waterlijn. De klap was zo hevig, dat het anker van de 'Mbizi' in de romp van de 'Norvikken' was blijven zitten. Om de toestand onder ☞

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap
DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.
VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:
Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE
☎(059) 32 31 80

de waterlijn te inspekteren kroop de stuurman in het kabelgat. Verschikt kropen ratten over hem heen, naar boven. Onder water bleef alles dicht. De boeg was platgedrukt. Daar bevonden zich de verblijven van de zwarte matrozen. Normaal lagen ze rond dit uur allemaal te kooi. Hebben ze er een voorgevoel van gehad of was de voorzienigheid met hen? Die avond zaten ze allen op dek. Niemand werd gewond. Er brak geen paniek uit, maar veel matrozen hadden er genoeg van. Bij het aanmeren zeiden ze : "We gaan naar huis" en trokken met pak en zak naar hun dorpen.
Toen de stuurman twee maanden later, op weg naar huis met een CMB-boot te Lobito, Angola, aanlegde lag de 'Norvikken' er nog steeds, met open romp, voor anker.

Opleiding zwarte matrozen.

Een andere vraag die ons bezig houdt is : "Wachtte men niet te lang om zwarten op te leiden om als schipper te fungeren of hun bedrijf te beheren ?" De zwarten werden opgeleid, eerst voor motorist, later voor stuurman, slechts als de nood het hoogst was. Men kan op dit vlak onze vissers niets verwijten. Ze trokken naar Matadi om er hun beroep uit te oefenen en hun brood te verdienen. Ze waren geen ontwikkelingshelpers. Toch kan men hier spreken van gemiste kansen. Het bedrijf, de Belgische of Kongolese staat kon visser-coöperanten aangetrokken hebben, toegevoegd aan de bemanning. Tegen een vast loon of een vergoeding uit een kas voor ontwikkelingshulp, kon het hun taak geweest zijn zich louter en alleen bezig te houden met het opleiden van volwaardige stuurlui en schippers. Zo zouden deze in eerste instantie meer verantwoordelijkheid hebben kunnen dragen op de vaartuigen, en als het nodig bleek, het volledige kommando op zich hebben kunnen nemen. Hierbij dient aangestipt dat, zolang de vaartuigen in België geregistreerd bleven, ze niet onder het bevel konden komen van een vreemde schipper.
Omdat de zwarten op Belgische (nederlandstalige) visserijscholen niet terecht konden, zou men zich kunnen afvragen waarom ze niet studeerden aan Franse visserijscholen ? Er was echter negentig procent kans dat de zwarten, eens afgestudeerd (op kosten van Pemarco) en eens ondervonden welke mogelijkheden ze in een westers land hadden, gewoon niet meer zouden teruggaan, waardoor het voor Pemarco een verloren investering was. Om zwarte kaders op te leiden was een toekomstgerichte samenwerking nodig tussen Pemarza en de Zaïrese instanties. We stellen ons zeer de vraag of die relatie er wel was.

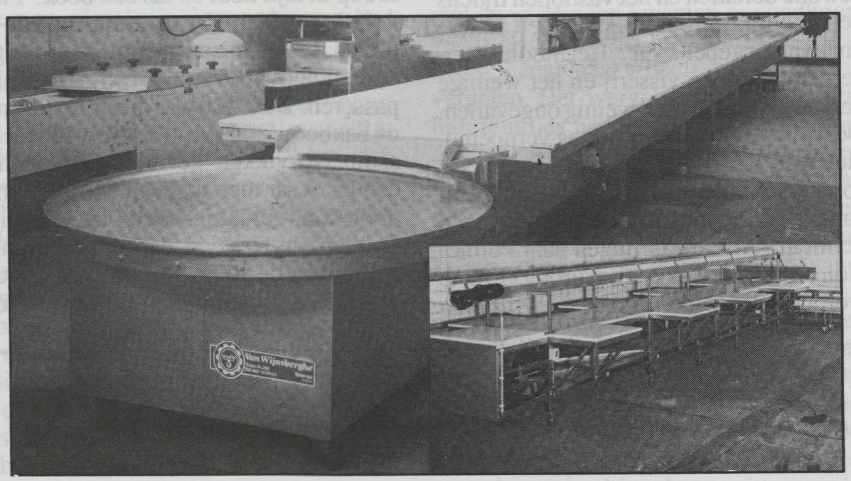
Ook dit is echt gebeurd !!! ...

Een visser-grapjas schilderde op de koppen van de lier ovale vlakken. Tijdens het draaien gaf dit de indruk dat de lieras krom was.
De direkteur van Pemarco zag, tijdens onderhoudswerken, de lier draaien. Hij werd bleek en riep uit alle macht: "Stop, stop, tout est foutu."

Wegdromen

Hopelijk laat de lezer ons nu de vrijheid om even te veronderstellen, wat Permarza had kunnen zijn als het onder Belgisch of deskundig Zairees bestuur zou gebleven zijn.
Het is een feit dat Pemarza een moeilijke periode tegemoet ging. De evoluerende politieke situaties in de vroegere kolonie, zorgden ervoor dat het bedrijf niet zomaar voor ieders deur kon blijven vissen. Daarbij komt dat de Pemarzavloot, met veel verschillende types vaartuigen, moeilijk te onderhouden viel. Bijna ieder schip had een motor van een ander merk, met een andere keerkoppeling, enz. Het visserswerk in Afrika vraagt gemakkelijk te onderhouden vaartuigen en een vloot van hetzelfde type schepen.
Pemarza was van plan haar vloot te vernieuwen, door identieke kleine hektreilers in dienst te nemen. De investeerders waren aan het onderhandelen te Vigo en Gdansk om één of twee grote hektreilers te bouwen. Nochtans kon het goedkoper. Door de onzekere toestand rond IJsland lagen te Grimsby, Hull en Fleetwood voldoende eerste-generatie hektreilers te koop tegen schappelijke prijzen, waarvan sommigen van eenzelfde type (zoals bijv. van de Ranger Fishing Company, de Seafridge Ltd en de vloot van J. Marr). Nieuw hoefde niet, want in de tropen verslijten vaartuigen snel.
Het spreekt vanzelf dat deze vloot niet in de monding van de Zaïrestroom kon ploeteren. Het bedrijf had zich kunnen toespitsen op visserijen die gans de zuidelijke Atlantische Oceaan omvatten. Door de visserij-mogelijkheden te volgen op wereldniveau, moet het mogelijk geweest zijn om, mits onderhandelen en diplomatie, visgronden af te dwingen of te verkennen rond de eilanden Ascension, ☞

Van Wijnsberghe
Konstrukteur van inoxinstallaties



* Transportbanden
* Wasbakken met kniebediening
* Inox deuren
* Inox rioleringen
* Rekken en tafels op maat
* Rookwagens
* Kontainers
* Wasmachines
* Kookketels
* Alle maatwerk

nv Van Wijnsberghe - Inox Construct,
Albert I- laan 52, 8480 Veurne
Tel: (058) 31 51 95 — Fax: (058) 31 51 87 —Telex: 81253

St. Helena en Tristan da Cunha. Zelfs zuidelijke eilanden, zoals de Falklands, Zuid-Georgië en de Zuid-Sandwich-eilanden waren, met aangepaste vloten te exploiteren. Een Zaïrevloot kon, samen met schepen van andere nationaliteiten zijn kans wagen. Als we zien dat Argentijnen voor de kust van Marokko vissen, tijdens bepaalde perioden van het jaar, dan kunnen Afrikaanse schepen dit ook.
De E.E.G. steunt momenteel financiëel bepaalde visserijprojekten in Marokko, Nigeria en Angola. Pemarza zou, vanuit Zaire, daar ook wel zijn deel van hebben kunnen meepikken. Momenteel is er zelfs vraag, vanuit verschillende Afrikaanse landen, naar schepen en kapitaal om plaatselijke initiatieven gestalte te geven.
U ziet, een kompetitief en modern 'gemanaged' bedrijf had nog mogelijkheden te over. Het is echter bij een droom gebleven.

Verder verloop.

Hoe verliep het verder met de Kongovisserij en zijn vissers ? Nadat Leon Deley in 1981 terugkwam voeren alléén nog de 0.310 en de 0.80 met Marcel Lahouter en Charles Verhaeghe. Er moet, door de Zaïrese staat of het bedrijf zelf, gevraagd zijn om hulp. Het Belgische APM (dat ondertussen sterke banden had met de rederij Pêcheries à Vapeur) liet onderzoeken hoe men Pemarza nieuw leven kon inblazen. Daartoe trokken Lucien De Corte en de huidige direkteur van de firma Valcke, nml. dhr. Bonnevie, naar Ango-Ango. Wat ze ginder zagen was hartverscheurend. Niets was nog in staat te werken. De resterende vaartuigen lagen er volledig afgetakeld. Alléén de 0.80 voer nog, zij het zéér onregelmatig en op zijn laatste krachten. Dit was verbazingwekkend omdat ingewijden hadden gevreesd, dat dit vaartuig als één van de eerste grote treilers zou uitvallen. Na de negatieve rapporten was er geeninteresse meer om er geld in te pompen.
Een korte tijd later beloofde de Belgische staat aan Zaïre twee vissersschepen in het kader van een hulpprogramma. Die zijn niet geleverd. Men sprak er niet meer over.
Na het stilvallen van Pemarza werkte Charles Verhaeghe voor een Amerikaanse maatschappij die cargodiensten verrichtte tussen Matadi en Zuid-Amerika. Zo belandde hij een paar keer in Panama. Toen het bedrijf afslankte kwam Charles opnieuw zonder werk zitten.
Enkele Indische en Zaïrese investeerders hadden de handen in elkaar geslagen en een maatschappij opgericht te Boma. In het Nederlandse IJmuiden kochten ze een relatief moderne treiler die verschillende soorten vismogelijkheden bezat. Charles Verhaeghe trad in dienst. Hij zocht kontakt met zijn vroegere kollega Leon Deley. Samen zouden ze het vaartuig overbrengen naar Boma. Charles kwam met een bemanning naar IJmuiden. Leon deed zijn uitrusting en resterende Zaïrese zeekaarten aan boord. Daags voor de afvaart brak Leon zijn arm. Charles vertrok alléén, met de uitrusting van Leon. Dit vaartuig, ongedoopt tot 'Fazaryn', heeft slechts één jaar gevaren.
Ondertussen hadden Russische leveranciers een nieuwe markt ontdekt : in Zaire bleef er vraag naar vis. Reeds in 1980 begonnen Russische hektreilers hun vangsten en Russische reefers hun vrachten vis te lossen op de kade van Matadi.
Na zijn terugkeer vestigde direkteur Martin zich, na eerst in de immobiliënsektor te hebben gewerkt, als wijnhandelaar te Namen. Bij hun terugkeer voeren de meeste vissers slechts kort ter visserij in België. Al vlug schakelden ze over naar bedrijven als de baggermaatschappijen De Cloedt en De Nul, de RMT-ferrydiensten en sleepbootmaatschappijen. Enkelingen werden aangetrokken door de vishandel, werden walmachinist of 'pèèrder'. Zelfs in het Nationaal Visserijmuseum kreeg iemand een job.
M. Lahouter en C. Verhaeghe wonen nog in Matadi of omgeving.
Na het volledig stilvallen van Pemarza, ontbond het APM zichzelf, gevolgd door de Pêcheries à Vapeur. Met de vrijgekomen kapitalen stapten de beheerders in de verzekeringswereld. De vroegere president Lombard is verantwoordelijk voor hun branche in Nederland, terwijl Duquennes voor de maatschappij de halve wereld afreist.

Daniël Pots

Hiermee zijn wij, voorlopig althans, aan het einde van ons verhaal. Binnenkort verschijnt in uw vertrouwde 'Het Visserijblad' het relaas van het wel en wee van Vlaamse vissers en hun vaartuigen vanuit Chileense havens, terwijl de publikatie van het Argentijnse avontuur in volle voorbereiding is.

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

STATIONSPLEIN 4, INDUSTRIEPARK „TEN BRIELE", 8000 BRUGGE – TEL. (050) 38 37 58 - 86

Werken? Geen tijd, jongen!

Kalender voor vissers

JUNI

1-6 Week van de landbouw en de visserij in Nieuwpoort
2 Opendeurdag Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende
2 Tweejaarlijkse "Visserijdag" in IJmuiden
2 "Vlaggetjesdag" in Zoutkamp
2-8 Tentoonstelling "De garnaalvisserij te paard: toen en nu" in het Nationaal Visserijmuseum, Oostduinkerke
3 Verkiezing "Mieke Garnaal" in Oostduinkerke (Visserijmuseum, 14 u.)
4 Vissershulde in Nieuwpoort en huldiging verdienstelijkste reders
7 "Seafood 90" in Bremen (WD), kongres over trends in viskonsumptie, aquakultuur, gastronomie en nieuwe produkten
8-11 "Fish '90 International", vakbeurs voor visserij en toeleveringsbedrijven in Bremen (WD)
9 Folkloristisch vissersfeest in Koksijde (18 uur)
9 Opendeurdag Zeevisserijschool Heist (10-12 en 14-18 u.)
10 5de Festival van het Visserslied in Heist ('t Boerenhof)
10-14 "World Aquaculture 90", vakbeurs in Halifax, Nova Scotia (Can.)
11-14 "Aquatech '90" in Kuala Lumpoer (Maleisië), internationale konferentie en expositie rond garnaalkultuur
12-16 "ScanFishing '90", Scandinvische vakbeurs voor visserij en maritieme technologie in Herning (Denemarken)
17 "Dag van de toerist" in Heist met medewerking van de visserijgemeenschap
23 Brixham trawlerrace
23-24 41ste Garnaalfeesten in Oostduinkerke
24 "Garnaalstoet" in Oostduinkerke (vertrek 16 uur)
30 Verkiezing "Ambassadrice van de Zeebrugse vis" in het Gemeenschapshuis te Zeebrugge

JULI

1 Zeewijding en Ommeganck in Oostende
6 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke (elke vrijdagavond in juli en augustus)
6 Start verkoop Zeeuwse mosselen
8 Zeewijding in Zeebrugge en "Dag van de Zeebrugse Vis"
13 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke
17 Vissersmis en bloemenhuldehulde in St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk Oostende (10 uur)
28-29 Havenfeestel op Waddeneiland Texel

AUGUSTUS

3 Aankomst "Cutty Sark Tall Ship Race" in Zeebrugge
3 Folkloremark op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke (elke vrijdagavond in augustus)
3-5 Vlootdagen van de Zeemacht en MBZ in Zeebrugge
6-15 "Inrybprom-90" in Leningrad, vakbeurs voor visserij en visverwerking.
6-11 30ste "Nor-Fishing '90", tweejaarlijkse internationale visserijbeurs in Trondheim (Noorwegen)
10-11 Visserijdagen in Colijnsplaat
15 O.-L.-Vrouweprocessie en Zeewijding in Heist.
18 Jaarlijkse "Mosseldag" in Yerseke (Nl)
18 Nationale Visserijdag in Katwijk (Nl)
21-24 "Seafood Asia" in Singapore

(wordt vervolgd)

CERA
SPAARBANK

Uw verzinkerij
GALVA BOCHER nv
Rederskaai 44
8380 Zeebrugge
Tel: 050/54 44 72
Roest verwoest, zink bewaart en ... bespaart

Getijden juni(1)

datum	hoog water uur(3)	hoogte in m. (2)	laag water uur(3)	hoogte in m. (2)
Vrijdag 1	08.18	447	02.30	085
	20.45	425	14.54	135
zaterdag 2	09.28	437	03.30	090
	21.54	421	16.00	129
zondag 3	10.35	438	04.31	090
	22.58	428	17.01	118
maandag 4	11.30	447	05.30	087
	23.52	440	17.58	105
dinsdag 5	12.18	457	06.20	083
	-----	----	18.46	093
woensdag 6	00.37	452	07.05	080
	13.01	467	19.31	083
donderdag 7	01.20	462	07.46	079
	13.41	473	20.16	078
vrijdag 8	01.58	467	08.26	083
	14.15	476	20.58	079
zaterdag 9	02.31	468	09.00	091
	14.46	476	20.37	084
zondag 10	03.01	469	09.30	098
	15.20	474	22.07	087
maandag 11	03.35	471	10.00	101
	15.54	471	22.37	087
dinsdag 12	04.09	473	10.35	100
	16.30	446	23.13	082
woensdag 13	04.46	472	11.16	098
	17.09	458	23.56	077
donderdag 14	05.31	466	12.01	098
	17.54	448	-------	-----
vrijdag 15	06.24	456	00.41	072
	18.48	438	12.52	100
zaterdag 16	07.30	447	01.33	071
	19.54	432	13.46	103
zondag 17	08.39	444	02.31	071
	21.01	434	14.50	106
maandag 18	09.45	448	03.41	071
	22.05	445	16.05	105
dinsdag 19	10.45	458	04.54	066
	23.03	463	17.20	096
woensdag 20	11.39	471	05.58	058
	23.58	481	18.20	082
donderdag 21	12.30	482	06.52	053
	------	----	19.16	067
vrijdag 22	00.50	498	07.43	053
	13.22	491	20.09	054
zaterdag 23	01.43	509	08.31	059
	14.13	495	21.00	044
zondag 24	02.35	514	09.18	069
	15.07	496	21.50	040
maandag 25	02.31	514	10.05	083
	16.01	494	22.39	040
Dinsdag 26	04.26	510	10.50	095
	16.48	490	23.26	044
Woensdag 27	05.15	502	11.33	104
	17.35	483	-------	----
Donderdag 28	06.01	491	12.18	109
	18.20	473	--------	----
Vrijdag 29	06.48	476	01.00	057
	19.07	458	13.07	111
Zaterdag 30	07.39	455	01.46	067
	20.00	438	14.01	114

(1) Op basis van de waterstanden te **Oostende**. Benaderend uur van **hoogwater** te **Nieuwpoort** : 0h12 vòòr Oostende; te **Zeebrugge** : 0h19 na Oostende

Benaderend uur na **laagwater** te **Nieuwpoort** : 0h02 vòòr Oostende; **Zeebrugge** : 0h08 na Oostende

(2) t.a.v gemiddelde laagwaterspring te Oostende

(3) Zomertijd & MET (Midden Europese Tijd)

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen APRIL 1990

Wijziging telefoonnummer: Z.576 OSTARA, eigendom Robert Beernaert, Elisabethlaan 225, 8390 Knokke-Heist, tel. 050-61.10.36
Nieuw vaartuig: Z.321 WESTHINDER, eigendom B.V.B.A. Rederij De Noordhinder, Marktstraat 48, 8390 Knokke-Heist, tel. 050/51.12.92 en 51.34.33
Roepnaam OPMI, L.O.A. 40,68 m., Gt. 462,00; bouwjaar 1990; werf 11; staal; motor M.A.K. 880 kW-1196 pk, bj. 1989; boomkorvisserij. Zeebrief: 19.04.90
Verandering van eigendom: O.33 MARBI, eigendom N.V. Rederij Marbi, Ibislaan 31, 8401 Bredene, tel. 059-32.09.75
Zeebrief: 23.04.90
O.333 MARCO, eigendom N.V. Rederij Marco, Nieuwpoortsesteenweg 70, 8458 Oostduinkerke-Koksijde, tel. 058-23.71.61. Zeebrief: 23.04.90
Verandering van eigendom, thuishaven en naam: O.232 LUC-PETER wordt Z.232 STORMBOY, eigendom N.V. Rederij Bianca, Heistlaan 351, 8390 Knokke-Heist, tel. 050-51.39.34. Zeebrief: 19.04.90
Wijziging uitrusting:
N.73 KOTJE, eigendom Roger Calcoen-Vermote, Nieuwpoortlaan 58, 8430 Middelkerke en Gino Calcoen-Breuning, Leopoldlaan 120, 8430 Middelkerke
Boomkorvisserij i.p.v. plankenvisserij
Inbouw nieuwe motor en verhoging pk:
Z.554 LUCKY STAR, eigendom B.V.B.A. Rederij Lucky Star, Uitkerkestraat 15, 8380 Brugge-Lissewege
Motor Cummins 191 kW-260 pk, bj. 1989
Zeebrief: 24.04.90
Adresverandering en nieuw telefoonnummer: Z.569 BLAUWVOET, eigendom B.V.B.A. Rederij West-End, Pelikaanlaan 7, 8440 Middelkerke, tel. 059-30.53.86
SCHELDEVISSERSVLOOT
Geschrapt: BOU.11 EXODUS, eigendom B.V.B.A. Exodus, Stationstraat 22b, 9961 Boekhoute. Geschrapt: 5.4.90
Nieuw vaartuig:
BOU.11 EXODUS, eigendom B.V.B.A. Exodus, Stationstraat 22b, 9961 Boekhoute
Roepnaam OPAK; L.O.A. 18,62 m; Gt. 32,00; bouwjaar 1931; werf onbekend; motor Cummins 176 kW-240 pk, bj. 1983; boomkorvisserij.

"De garnaalvisserij te paard van toen en nu"

Het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke organizeert tijdens de zomermaanden drie tematentoonstellingen. De eerste expositie, gewijd aan "De garnaalvisserij te paard van toen en nu", wordt op vrijdag 1 juni geopend. De tentoonstelling werd opgebouwd met oude zichtkaarten van André Goossens, zwartwit-foto's van Marcel Van Hoorebeeck, schilderijen en beeldhouwwerken. Er is ook een stand ingericht door "De Orde van de Paardevisser" waarin de geschiedenis en de evolutie van de strandvisserij in Oostduinkerke wordt belicht.

Afgekeurde wijting van Z.19 ter discussie

Nadat een veterinaire keurder op maandag 7 mei in de Oostendse vismijn een partij van 15 bennen wijting van de Z.19 Sonje afkeurde liet reder André Vantorre een tegenexpertise uitvoeren door een andere dierenarts. Deze leverde 's namiddags een attest af waarin hij verklaarde geen voor menselijke konsumptie ongeschikte vis te hebben aangetroffen. Een incident dat opnieuw voor de nodige discussiestof rond de viskeuring zorgde.

ZV neemt Moby-Clock II in gebruik

De Zeebrugse Visveiling heeft een geperfektioneerde versie van de Moby-Clock in gebruik genomen. De Moby-Clock II verschilt enigzins van uitzicht van het eerste prototype. Het grote verschil tussen beide automatische veilklokken is dat de tweede versie meer informatie verstrekt aan de kopers op de vloer. De introduktie van de nieuwe veilklok verliep echter niet zonder problemen. Nadat de eerste tests voldoening gaven werd de Moby-Clock II half mei ten volle ingezet. Maar dat de kinderziekten er nog niet volledig uit zijn mochten de kopers reeds ervaren toen er op een maandagveiling noodgedwongen moest overgestapt worden op het traditionele roepsysteem. (foto gw)

Duiker gewond bij ontploffing

Op het tot werkschip omgebouwde vissersvaartuig Philippe Cousteau deed zich op donderdag 17 mei een explosie voor bij het vullen van zuurstofflessen. Bij de ontploffing werd duiker Emiel Vandaele ernstig gewond en onmiddellijk per helikopter overgebracht naar het A.Z. in Brugge. Het ongeval gebeurde tijdens werkzaamheden in zee ter hoogte van Knokke.

R.K.D.— REM- EN KOPPELINGS DIENST
* FRIKTIE- EN GLIJLAGERMATERIALEN VOOR ALLE INDUSTRIELE TOEPASSINGEN
* Kwaliteitsmerken - Gamma asbest- en asbestvrije voeringen - Olie- en zeewaterbestendig - Rollen - Platen - Segmenten - Remblokken - Koppelingsschijven - Herbekleden van remschoenen en rembanden voor lieren - koud- en warmlijmen (oven) - Klinknagelverbinding.
Raymark Tufcot BREMSKERL FERODO Valeo
R.K.D. IJzerlaan 14, 8430 Middelkerke. Tel: 059 / 30 35 31

Coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen in het goud

Vijftig jaar 'Hulp in Nood'

Een beeld van de akademische zitting in het casino te Oostende (foto gw)

Met een akademische zitting, een uitgebreide receptie en een feestmaal in het Oostendse casino-kursaal vierde de coöperatieve verzekeringsmaatschappij "Hulp in Nood" haar halfeeuwfeest.
Gestart in 1940 als verzekeringsmaatschappij voor kleine vaartuigen groeide de maatschappij uit tot een onderneming die vandaag 134 van de 204 Belgische vissersvaartuigen verzekert voor een waarde van meer dan 3,7 miljard frank.
Op 15 april 1940 verschenen voor notaris Notebaert in Blankenberge Karl Giese, Henri Cattoor, Constant Vlietinck, Jan Beernaert, Jules Haerinck, Gerard Dobbelaere, Leopold Vantorre, Robert Vantorre, August Vanheetvelde en Jozef Debruyne voor de ondertekening van de stichtingsakte. Op staatsgepensioneerde Jan Beernaert na waren het allemaal reders die aan de wieg van "Hulp in Nood" stonden. Ze kwamen uit Blankenberge, Zeebrugge en vooral uit Heist. Onder de stichters was geen enkele Oostendenaar of Nieuwpoortse reder. Intussen zijn ze allemaal overleden maar veel van hun nakomelingen verdienen nog steeds hun dagelijks brood in de visserijsektor.

Kleine reders

Het dient gezegd dat "Hulp in Nood" niet de eerste coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen was. Voordien bestonden al de "Assurance Mutuelle Maritime" en "De Ster", ondernemingen die zich uitsluitend tot de grote rederijen richtten. De kleine reders en kustvissers waren nergens verzekerd omdat ze niet over de financiële middelen beschikten om de premies te betalen.
Tijdens zijn toespraak wees direkteur Roland Billiau deze toestand aan als het motief achter de oprichting van de jubilerende coöperatieve. De benaming "Hulp in Nood" is dan ook een bewust keuze. Het illustreert de precaire sociale toestand waarin de schippersgezinnen verkeerden. Het duurde wel even vooraleer de kleine scheepseigenaars toetraden. De raad van beheer was ondertussen ook uitgebreid met Prosper Vandenberghe, Leopold Verbanck, Jules Deneye uit Oostende en de Nieuwpoortenaar August Beyen, terwijl de zetel van Zeebrugge naar Oostende verhuisde. "Hulp in Nood" kwam eigenlijk pas goed van de grond bij het uitbreken van de oorlog. Oorlogsrisico's werden immers pas verzekerd wanneer ook de gewone risico's voldoende gedekt waren.

VOZOR

Een koninklijk besluit voorzag in de oprichting van een Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico, kortweg VOZOR, waarbij alle onder Belgische vlag varende reders moesten aansluiten op straf van uitsluiting. Die maatregel verwekte bij de kustvissers een storm van verontwaardiging. Het was dus in een sfeer van onbehagen dat "Hulp in Nood" een hoop polissen afsloot. Als eerste direkteur maakte wijlen Pros Vandenberghe de moeilijke jaren mee. In 1944 verzekerde "Hulp in Nood" reeds 189 vaartuigen. Maar ten gevolge van de bombardementen en mijnontploffingen gingen 29 schepen en heel wat mensenlevens verloren.

Geen fusie

In de eerste na-oorlogse jaren werd de toestand geleidelijk genormalizeerd. Aan het menselijk leed kon de maatschappij weinig veranderen maar om de materiële schade te lenigen had de coöperatieve haar deugdelijkheid bewezen. Er gingen stemmen op om de verschillende maatschappijen die vissersvaartuigen verzekerden bijeen te brengen. Kontakten met de "Assurance Mutuelle Maritime" en "De Ster" maakten spoedig duidelijk dat dit een ijdele betrachting was. Door felle tegenkantingen is de fusie tot één grote coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen die een zo laag mogelijke premie nastreefde er nooit gekomen. Later zouden gelijkaardige pogingen evenmin sukses kennen.

25 jarig bestaan

In 1950 verzekerde "Hulp in Nood" reeds 265 vaartuigen en in 1957 werd een piek van 277 eenheden bereikt. Vanaf dat ogenblik nam de numerieke sterkte van de vloot geleidelijk af. In 1965, jaar van het 25-jarige bestaan van de coöperatieve, verzekerde "Hulp in Nod" nog 185 vaartuigen. De verzekerde waarde nam echter steeds toe. Van 386 miljoen in '65 tot 637 miljoen in '70. In 1981 werd de kaap van één miljard gerond met "slechts" 130 verzekerde eenheden. In 1986 was de verzekerde waarde opgeklommen tot twee miljard om twee jaar later onder druk van de vlootvernieuwing tot drie miljard te stijgen.

Restorno's

Van bij de start bouwde "Hulp in Nood" een *voorbehoudingsfonds* op waarbij de netto-winst pro rata van de premies werd terugbetaald aan de leden. In de beginjaren werden de premies voor meerdere jaren geblokkeerd. Thans wordt het saldo jaarlijks onder de vorm van restorno's uitgekeerd. Ten gevolge van het aantal fouten van nalatigheid, de omvang van de schadegevallen en het aantal totale verliezen kan dit resultaat van jaar tot jaar sterk ver- ☞

De nieuwe "Ridders van de Belgische Kaas en de Gastronomie": v.l.n.r. direkteur Roland Billiau, voorzitter Frans Serie, reder André Rammelo, reder Norbert Hennaert, die zijn vader Pedro verving, en reder André Vantorre (foto gw)

schillen. Daarom doet "Hulp in Nood" ook beroep op een solvabele herverzekering naast de voorziening in de nodige reserves. Sinds de oprichting bleef de maatschappij slechts negen jaar gespaard van totale verliezen. De meeste schadegevallen zijn toe te schrijven aan het drukke verkeer op de Noordzee die aanleiding geven tot heel wat aanvaringen.
Over de boekjaren 1981 tot 1989 werden 60 miljoen aan restorno's terugbetaald aan de aangesloten leden. Bovendien konden leden ook een beroep doen op scheepskredieten tegen bijzonder lage rentevoeten in het kader van de modernisering van de vloot. Langs die weg werd sinds het begin van de jaren zestig ruim 132 miljoen kredieten toegestaan.

Hulde

Direkteur Billiau wees ook op de verdiensten van zijn voorganger Pros Vandenberghe die 40 jaar lang aan het roer van "Hulp in Nood" stond. Hij bracht ook hulde aan de opeenvolgende bestuursraden, in het bijzonder aan de huidige voorzitter Frans Serie die sinds 1962 onafgebroken in de raad van bestuur zetelt. De huidige voorzitter schrijft de goede werking van "Hulp in Nood" toe aan de degelijke polissen, de interessante voorwaarden die bedongen werden en aan de getrouwheid van zijn kliënteel.
Nadat arrondissementskommissaries De Rammelaere in zijn gelegenheidstoespraak laveerde tussen de IJslandvisserij in de 19de eeuw en de ekonomische toestand van de visserijsektor in de na-oorlogse periode smachtten de meeste aanwezigen al naar een fris glas. De NDALTP ontgoochelde niet. De "witjes" werden aangevoerd onder de tonen van het strijkorkest van het stedelijk muziekkonservatorium.

Nieuwe ridders

Tussen de kaas- en vishapjes door voerden "De Ridders van de Belgische Kaas en de Gastronomie" nog een ceremonieel op. André Rammeloo, Frans Serie, Pedro Hennaert (wegens hospitalizering vervangen door zijn zoon Norbert), André Vantorre en Roland Billiau werden tot nieuwe ridder geslagen van de konfrerie. De jubileumzitting werd afgesloten met een geprezen feestmaal en een gezellig samenzijn in de Ambassadeurszaal. Tussen twee schotels in viste ere-secretaris-generaal André Poppe anekdoten uit de eerste jaren van "Hulp in Nood" en herinneringen uit de oorlogsjaren op. (gw)

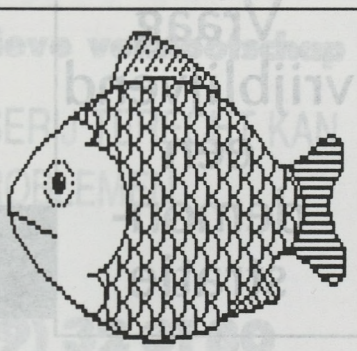
INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

- ★ ons deskundig advies
- ★ onze gespecialiseerde service
- ★ onze dagelijkse kontakten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsektor
- ★ onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank



—zo'n verzekering zouden wij ook moeten hebben!

de laatste vuurtorenwachter

KIJK. Ik weet helemaal nog niet of ik dit ga vertellen. Ik zit dus met een probleem, een moreel probleem. Enerzijds is het mijn taak om alle donkere hoeken en kanten van dit rijk met mijn stralen te belichten en u te verkondigen wat ik (en u lekker niet) allemaal te zien krijg. Anderzijds is het zo dat ik dingen te zien krijg die het daglicht echt niet verdragen...

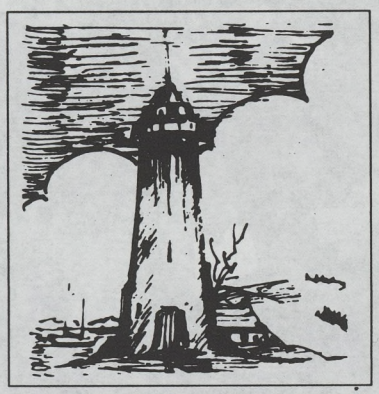
Hoe moet ik dat nu uitleggen?

Kijk. Stel dat de genaamde A uit V door mij betrapt werd bij het, laat ons zeggen, 'foefelen' met genaamde B uit Z. Stel dat gewoon. (Niets achter zoeken hoor. Het gaat hier helemaal niet om Antoon uit Varsenare die aan het trekkebekken was met Bernadette uit Zeebrugge. Helemaal niet, het is gewoon een voorbeeld, het zou evengoed V uit S geweest kunnen zijn die aan het rotzooien was met Z uit A of erger nog A uit S aan het neuken met V uit Z. Walgelijk!)

Vraag is: moet ik daarvan gewag maken in deze rubriek?

"Uiteraard," zult u in koor roepen, "dit moet u zeker. Vooral als daar bekende personen bij betrokken zijn, die door u na het vallen van de avond gezien werden in zeer kompromiterende omstandigheden en gelijkaardige houdingen."

Maar zo gaat dat niet, beste lezer. U moet weten dat ik, naast mijn 'onthullende' taak, ook een 'moraliserende' opdracht heb en mij verantwoordelijk weet voor het geestelijk welzijn der vissers.



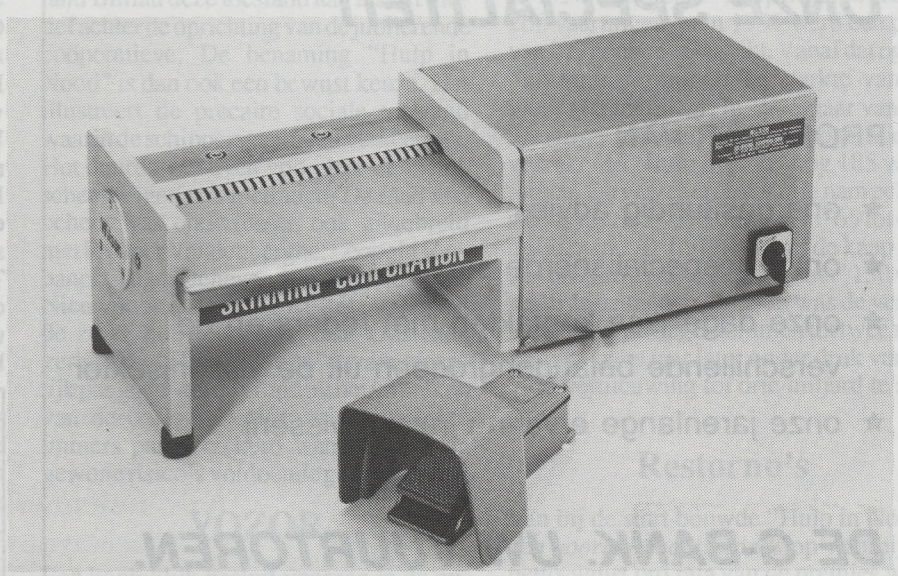
En hetgeen ik u vandaag dacht te berichten is — nu ik daar zo'n beetje over nadenk — toch te gortig en zou alleen maar aanstoot geven.

Ik ken er trouwens één (of éne, want 't kan ook een vrouw zijn hoor) die nu een zucht van verlichting slaakt, gesteld dat hij/zij dit artikel leest uiteraard, want dit kon ook over een niet-lezer van Het Visserijblad gehandeld hebben (alhoewel dit niet erg waarschijnlijk is, maar 't kan, 't kan).

Overigens weet ik uit ervaring dat het ene woord het andere meebrengt. Zo zijn er al die denken dat de hoofdredakteur van plan is te scheiden, gewoon omdat hij zich één keer over zijn vrouwmens beklaagd heeft, gewoon omdat hij het hoogtijd vindt dat zijn vochtig krot verwarming krijgt, gewoon omdat hij zijn ondergoed zelf wast, gewoon omdat hij zijn potje zelf kookt en gewoon omdat hij (fliere)fluitend door de duinen loopt (lopen in de betekenis van trimmen, joggen) in een laatste (overigens hopeloze) poging om zijn 'fysiek' terug op peil te brengen.

SKINNING CORPORATION

DE BETERE VISONTHUIDMACHINE



KANTOOR
FRILLINGLEI 120
2130 BRASSCHAAT
ANTWERPEN-BELGIE
TEL: 09 32 3 651 54 56
FAX: 09 32 3 652 19 52

Vraag vrijblijvend een demonstratie

SC211

PIETER KEES STEEN SR.
CONSTRUCTEUR EN TECHNISCH ADVISEUR.

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

Vissers, sportvissers, kapiteins, matrozen, scheepsjongens, marineofficieren, reders, yachtsmen, onderhoudsmecaniciens, vishandelaars, -lossers, dokwerkers, visrestaurateurs, watergeuzen, leveranciers... of anders gezegd : elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen, wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor... Al die mensen mogen ***gratis*** een zoekertje plaatsen in Het Visserijblad.

Zij dienen alleen de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze alles gezegd krijgen in deze regels dan is de advertentie ***gratis***. Als ze méér willen meedelen dan moeten ze maar onze advertentietarieven aanvragen.
Vul vandaag nog deze strook in, één letter per vak en féén vakje tussen elk woord.
Stuur deze strook op naar de redaktie van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende Indien u niet meer dan deze lijnen nodig had, dan betaalt u ***niets***. Doe het vòòr de 20ste van de maand en uw zoekertje verschijnt in de e.k. editie van Het Visserijblad.
Naam :
Adres :

									1
									2
									3
									4
									5
									6
									7
									8
									9
									0

Te koop : vlot 6 personen. dreg 100 kg. man overboord. Ferido v winch. Tel: 050/41.48.72

Te koop :Luxe vissersboot 8,80x3m volvo penta 62 PK ook voor hengelaars
tel.:058/23.77.07

Te koop : 1 navstar 601 D + videoplotter Furino
tel.: 050/51.33.59

Te koop : shuntdinamo 15 kW, 110 v tel : 058/51.27.39

TE KOOP: POL. CAB. BOOT: 5,1 X 2 BB 85 PK JOHNSON. DIEPTEMETER, COMP. TRAILER. PRIJS : 190 000 FRANK. 091/44 61 93

Te koop : eurokotter, bouwjaar 1986. Nieuwe motor (1989). Z.w.:059/32.17.23

Te koop : koelkasttoonbank en inox tafeltoonbank eveneens met koeling tel.:058/23.50.84

Te koop : stalen catamaran , lengte : 7,7 meter, breedte : 4 meter, BB motor, mariner = 45 pk, tel. : 059/32 31 052

TE KOOP: Sportvissersboot 8 meter in hout. Motor Lister 13 pk. In zeer goede staat. De motor is totaal hernieuwd. Prijs 220 000 frank. Tel: (050) 51 54 04, na 18 uur.

FABRIEKSNIEUWE BOLNES-ONDERDELEN TYPE L, VIER VOERINGEN, EEN ZUIGER, ZES KRUISKOPPEN. PRIJS: 50% VAN DE NIEUWWAARDE. 059/32 22 84

Wie kan er mij helpen de opzoekingen omtrent het leven van Cpt. Arsène Blondé te voltooien. Wie foto's, dokumenten of artikels heeft, wendt zich tot Johnny Blondé, Werkzaamheidstraat 97 te Oostende.

TE KOOP: MIDDENSLAG-TRAWLER, BOUWJAAR 1967. Z.W. 058/41 57 44.

Te Koop: grote stock 1ste klas scheepsverven. Prijs: - 50%. Meer dan 20 ton rode menie, epoxyteer, antiroestverven, zink- en loodverven, gewone en twee compoundverven, grond- en eindlagen... Tel: 050/31 45 54.

Huis met zes pakhuizen te koop op de H. Baelskaai te Oostende. Voor inlichtingen: 059 / 32 59 73.

Te koop : sportvissersvaartuig in staal, bouwjaar '87. Lengte 7.95, breedte 3,5 meter, motor 125 pk, Daf 6 cylinder D, hydrolische lier met 4 trommels-V.H.F. Automatische piloot, radar-dieptemeter, fishfinder, allers voor zeevisvangst- automatische inox garnaalzeefd, inox kookketel, enz. Het werkdek van 24 m2 is eveneens uitgerust voor sportvissers, 18 hengels. Ligplaats Zeebrugge. Inlichtingen : Van Cailliedreef 3, Knokke, tel. : 050/513214

TE KOOP: polyester vissersboot, ongeveer vier meter lang, trailor. Prijs overeen te komen. Tel: 058/23 44 36

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE
☎(059) 32 31 80

Van schepen, mensen en van de zee

IN DE VIJFTIGER JAREN waren het enkel de Japanners die de wereldzee bevisten tot alle andere zeevarende naties de zeilen hebben gehesen en vraatzuchtige vloten de oceaan hebben opgestuurd om eveneens een graantje mee te pikken. 't Was allemaal goed wat aan de wal werd gebracht. Kabeljauw, mooie meid, knorhaan, rog, makreel, haring, ansjovis, sardine. Alle soorten waren goed genoeg want vismeel werd belangrijker dan de vis. Trawlers hadden maar een enkel doel : als eerste op de visgrond aankomen !

Zo belangrijk werd de vis dat meer dan 200 naties hun vissersvloten lieten vergezellen door oorlogsbodems. Er was maar een vonk nodig om tot schieten en bombarderen over te gaan, alsof de visslag nog niet voldoende was. In ieder geval waren de schepen niet verlegen om hun kanonnen te tonen, op de visgronden.

Toen waren dag in dag uit , 150 Sovjettreilers aanwezig nabij Kaap Cod op de Grote Bank van Terre Neuve, zij probeerden onbeschaamd de Amerikanen uit de plas te varen, de kleinere Amerikaanse vissersvaartuigen die hun koers durfden te kruisen. Het was niet uitzonderlijk dat korretouwen werden overvaren en doorgesneden. "Katje mien, katje joen". Het zou nog verder gaan toen de Russen krabben gingen roven op de kusten van Alaska. Dan werden meteen de treilers uit de States uitgerust met anti-tank tuigen.

Maar de strijd speelde zich niet alleen af tussen Amerikanen en Russen. De kustwacht moest dikwijls tussenkomen in de Caribische zee toen Texanen en Mexikanen mekaar met het mes te lijf gingen. Tonijnvangers uit SanDiego praaiden de clippers uit Ecuador en hielden ze bovendien aan de ketting tot ze een boete betaald hadden. Franse langoestvissers voeren tot 8000 zeemijlen om zich te goed te doen aan de Marokkaanse rode langoest en de groene kreeft van Mauretanie, wateren waar wij ook ooit ons geluk gingen beproeven, maar dan niet op langoest. Verder nog ging het voor de jacht op de bruine langoest in de zuidelijke Atlantiek. Maar dit namen de Brazilianen en de Hondurezen dan weer niet want ze schoten op de Fransen met mitralleurs. Een heuse vis-wereldoorlog. En wat dan nog te zeggen van de Spanjaarden die ook hun duit in 't zakje deden. Met 200 schepen gingen zij de fabuleuze ansjovisscholen onder de neus van de Basken in de Golf van Gaskonje te lijf. Ook dan werd even met scherp geschoten. Dichter bij ons, werden de Britten, de Denen en wijzelf het vuur aan de schenen gelegd door de IJslander, nabij de Färöer eilanden. De vonk sloeg over naar Noorwegen waar Zweedse vissers met eeuwenlang gewoonte recht werden verjaagd. Er hing een ware vis-psychose over de oceanen. Ierse korvetten verjaagden de Hollanders, Polen en Duitsers. De Kanadezen rechtten hun vinnen als een vreemdeling maar even durfde te loeren naar de reusachtige heilbots, met een gewicht tot 150 kilo, in de rijke weilanden van de oceaan, oostelijk van de 175 ste lengtegraad, de Pacifiek. Heilbot waarvan we ondertussen weten dat ze overbevist is, nooit meer zwaarder wordt dan 75 kilo.. en waarvan wij de baby's vangen.

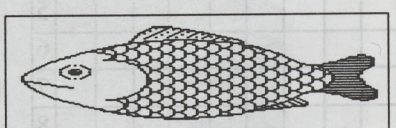
"Wanneer het oorlog wordt dan vergroot de duivel zijn hel", zegt een Spaans spreekwoord. En ook zij, de Spanjolen, namen verder gretig deel aan de grote strijd. Zij vergiftigden het konflikt Cuba - Verenigde Staten door 50 trawlers te bouwen voor ... Cuba. Ze wisten nochtans maar al te goed dat 10 dergelijke treilers al goed genoeg waren om het hele eiland - in de jaren 50 - van vis te voorzien. De overige veertig treilers berokkenden meer zorg aan de Amerikanen.

Maar, alle visserijnaties, onderling klaar om mekaar de keel over te snijden, zijn steeds stilzwijgend solidair bereid de Japanners uit de oceanen te vissen. In 1963 lagen 104 van hun schepen aan de ketting en waren meer dan duizend vissers gevangen genomen...

Men schreef in die jaren : "dat de rijkdom in de toekomst uit de zee zou komen en dat iedereen een stuk van die taart zou willen knabbelen". Er is zodanig strijd geleverd voor het visje, dat de taart in verhouding maar weinig meer beduidt. Er moet thans gepland worden wie, waar, wat en hoeveel mag vissen. We zitten volop in de visserijzones, netmazenwijdtes, vangstbeperkingen in soort en periodes, minimum aanvoerbij-vangstpercentages, kwota en evenwicht tussen vangstcapaciteit en kwota.

Ingewikkeld is het vissen geworden. Dat wel.

LIN



— allemaal de 'jail' in, zeg ik u!!!

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 57 65

AFDELING KUST
HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48

reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM nazicht brandblusapparaten

ERKEND SERVICE STATION

VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79) & J.P. Van Waeleghem (058/23 69 70)

En nu: het verhaal van de verse garnaal

Het echte garnalenseizoen start maar in het najaar. Dat heeft de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten (met de onleesbare afkorting NDALTP) niet verhinderd om nu reeds een "Garnaaldag" te organizeren voor de nationale pers. Journalisten werden per autobus in Brussel opgehaald voor een kennismaking met de garnaalvisserij. Voor sommigen onder hen die een tochtje van anderhalf uur op zee meemaakten zal het een overgetelijke dag blijven. O.a. voor de presentatrice van het BRT 1-radioprogramma "Klaar Wakker" die eenmaal terug vaste voet aan wal *"nooit meer"* stamelde.

Het waren eigenlijk alleen de (over)moedigen die bij een strakke landwaartsgerichte noordoostenwind inscheepten op de O.101 'Benny' van de Oostendse "Garnaalkoning" Gilbert Viaene en op O.455 'Zeesyphonie' van Pierre Devriendt nadat ze reeds de hele dag over niets anders dan de grijze garnaal gehoord hadden. Tijdens het sluitstuk van de persdag zou eens getoond worden hoe dit zeebanket in de 18 mm-mazige netten van onze kleinste vaartuigen verzeild geraakt. Een gedeelte van de journalisten reageerde met een entoesiasme dat bij hun terugkeer al fel gekoeld was. De waarheid gebiedt ook te zeggen dat ze niet allemaal lijkbleek aan wal stapten. Sommigen onder hen keerden terug met een gezonde blos op de wangen en een doorwinterde persfotograaf die niet meer aan zijn proefstuk was reageerde zelfs wildentoesiast.

"Jantje Geirnoaze"

De dag begon met een tweetalige perskonferentie in het Rijksstation voor Zeevisserij is Oostende. Garnaalvisser Lucien Desmit, eigenaar van de O.190 'Renilde' en de O.29 'Broodwinner', stal de show. In sappig Oostends legde hij uit hoe en wanneer de garnaalvangst zich afspeelt. De vertaalster met dienst had wel enige moeite om het kaaibargoens van *"Smietje"* in beschaafd Frans om te zetten.

Vervolgens was het de beurt aan Fred Wittevrongel om als voorzitter van de Consultatieve Afdeling Visserij van de NDALTP de garnaalvisserij nader te belichten. Hij schetste het ekonomisch belang van de garnaalvisserij en liet de kwaliteiten van onze grijze garnaal niet onbesproken. Het gaat hier om een kleinschalig

Richard Janssens, zoon van Frans Janssens, alias "Jantje Geirnoaze" (foto gw)

produkt waarvan de eigen aanvoer gemiddeld 500 ton (vorig jaar uitzonderlijk 750 ton) per jaar bedraagt die in schril kontrast staat met een invoer van 15.000 ton, hoofdzakelijk gepelde en verwerkte garnalen.

Ter gelegenheid van de "Garnaaldag" werden de eerste "Jantje Geirnaoze"-trofeeën uitgereikt. De NDALTP was in elk geval gul met de prijzen want niet minder dan vier laureaten ontvingen een in Val-Saint-Lamber-kristal gevat uurwerk. De naam van de trofee werd ontleend aan een Oostendse vissersfiguur die in de jaren twintig en dertig onder die lapnaam aan de Visserskaai bekendheid genoot. "Jantje Geirnoaze" (1) was niemand minder dan Frans Janssens die, met de O.82 'Gilberte' (later O.6 geworden), vanaf zijn elfde jaar garnalen van uitzondere kwaliteit wist te leveren. In aanwezigheid van zijn zoon Richard Janssens werden de trofeeën uitgereikt aan Fred Wittevrongel, mevrouw Claudine Rammelaere (van het gastronomische restaurant l'Aquillon in St.-Idesbald) en aan de journalisten Eddy Surmont (wiens grootmoeder een zuster was "Jantje Geirnoaze") en de franstalige Jacques Van de Voorde.

Tenslotte kwam staatssekretaris voor Leefmilieu Miet Smet de gevolgen van de Noordzeekonferentie voor de Belgische zeevisserij en garnaalvangst toelichten. De slottoespraak door staatssekretaris voor Landbouw en Europese Zaken Paul De Keersmaeker werd afgelast omdat de man weerhouden was door een ministerkonferentie.

Nieuw prototype

Van hoofdingenieur-direkteur H. Vandewalle van de Dienst voor Zeevisserij viel nog enig nieuws te vernemen in verband met de vernieuwing van de garnaalvloot. Normaal kunnen vaartuigen ouder dan 25 jaar niet meer van steunmaatregelen genieten. Naar verluidt zou die beperking voor kleine vaartuigen binnenkort wegvallen. Intussen wordt ook gezocht naar een prototype van een betaalbaar kleine vaartuig dat geschikt is voor de garnaalvisserij. (gw)

(1) Volgens Roland Desnerck in "De Oostendse Visserij" als "Jantsje Gerrenoasje" uitgesproken.

Polenreis (Gdansk) van 28 juli tot 5 augustus.

Nog enkele plaatsen vrij

059 / 32 55 59

059 / 32 2351

Drie van de vier laureaten van de eerste "Janje Geirnoaze"-trofeeën: Staatssekretaris Miet Smet overhandigde de kristallen kreatie aan Fred Wittevrongel terwijl direkteur H. Vandewalle de trofeeën aan mevrouw Claudine Rommelaere en aan de Oostendse journalist Eddy Surmont uitreikte. (foto's gw)

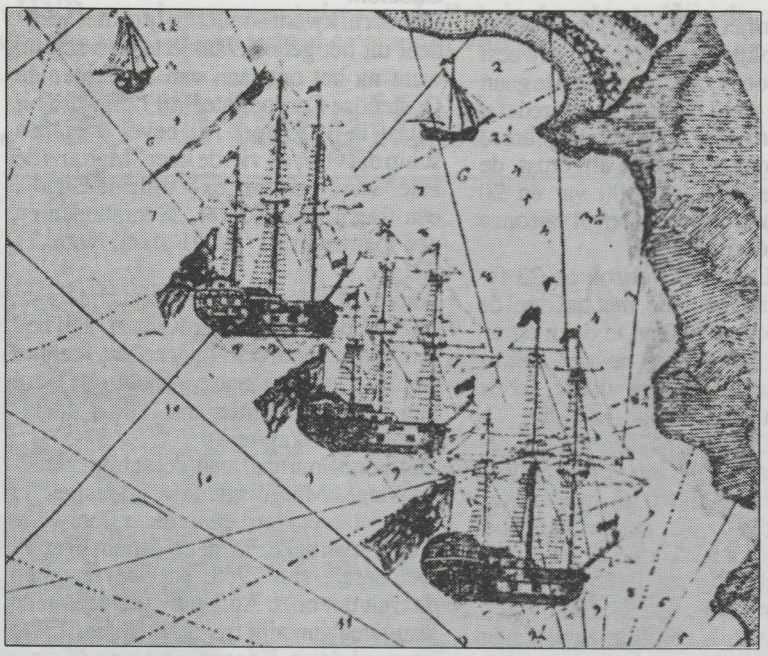
ANDREAS FLANDERIN

Van kaper tot Oost-Indiëvaarder

ANDREAS FLANDERIN draagt een familienaam die, zoals vaak in die tijden, onder diverse schrijfvormen voorkomt.
Eigenlijk vinden we hem eerst vermeld onder een zeer Vlaamse vorm, Vlaanderlinck, wat geleidelijk Flanderinq wordt (boordjournaal van 5 oktober 1712) en Flandrin (vermeld bij de op hem veroverde prijs vanwege Nieuwpoortse kapers op 7 juli 1707) of Flanderlincq (eveneens Nieuwpoort 1707), en uiteindelijk Flanderin.
Genealoog M. Sebrechts en historicus Chr. Koninckx evenals N. Laude gebruiken de naam Flanderin en we volgen hen hiermee.
Andreas Jacobus Flanderin werd geboren op 4 september 1676 te Oostende, als zoon van Jacobus Flanderin en Chatharina De Wulf, en huwde op 16 november 1698 Joanna Bondelu. Joanna Bondelu stierf echter reeds in 1700 en Andreas trad dan in 1705 in het huwelijk met Jacoba Bittou, dochter van een kaperkapitein. Zij had als getuige bij haar huwelijk de beroemde kapitein Michiel Mansvelt, haar oom.
Dit wijst reeds erop dat Flanderin zeer waarschijnlijk reeds volop in het zeemansmilieu verkeerde.
Hij wordt reeds vermeld als kapitein van een fregat "Den Post van Bilbao", op 27 september 1704, en van een fregat met tien kanonnen, "Den Hertogh van Bourgoigne", op 22 september 1705 en 5 juli 1706.
Onder de Anglo-Bataafse bezetting blijft hij te Oostende en vinden we een eerste patente ter kaapvaart op zijn naam in december 1707, voor de snauw "Le Passage Vollant" ofte de "De Vliegende Passage", een schip van 12 last en 2 kanonnen.
Vòòr die tijd is hij, volgens gegevens van het Nieuwpoorts archief ter zake, schipper geweest op een pink, "De Liefde", veroverd in juli 1707 door de bekende Nieuwpoortse kaper Jan Vroome, commanderend op het fregat "L'Intrépide".
En dan is hij de kaperij waarschijnlijk wat beu geworden, want we vinden hem slechts terug op 26 juli 1712 als kapitein van een snauw (ook vermeld als 'chalouppe", "Le Jeune Arnout". Uit een boordjournaal van deze "chalouppe", vernemen we dat Flanderin - hier nog vermeld als Vlaenderlinck - uit Oostende vaart op 26 juli 1712, in gezelschap van de kapiteins Johan Willemsen, Steenkiste en La Masche.
Zij jagen dadelijk, volgens een goede taktiek, op een hoeker, komende uit Nieuwpoort ; La Masche en Steenkiste blijven langs het strand om de hoeker de weg af te snijden, terwijl Willemsen en Flanderin recht op hem afstevenen. Op drie mijlen boven Nieuwpoort heeft hij zich aan "strange gesmeeten", waar La Masche er zich meester van maakte. Er werd volk van elke kapitein in gesteld (men betrouwt mekaar niet zo goed ...) en de prijs werd naar Oostende "getuijt", om er te 20 u binnen te lopen.
Maar hetzelfde jaar, op 19 augustus 1712, legde Andreas de eed af voor een kaperspatente, gedateerd van 21 juli, geldende voor een snauw "Het Serpent", dat ook zal voorkomen onder de naam "Het vliegende Serpent", gewapend met vier stukken.
De kaperstijd van Flanderin draagt vruchten in 1712.
Hij voer uit op 20 "aust" 1712, rond 16 u., met een groot zeil "aen stuckken", zodat men terug naar binnen moest om te herstellen op 21 augustus; hij wordt daarbij gezien door kapitein Joannes Lindersen, die voor Middelkerke aan het kruisen was.
Reeds op 30 augustus kon Flanderin een "huyschip", de "St. Louys", van 25 vat, veroveren. Hij zette er volk in en hield de prijs bij zich. De volgende dag, op 31 augustus, veroverde hij nog een kets van Dieppe, die naar Rouen ging met een vracht gezouten makereel, de "St. Jan".
Met beide prijzen werd dan naar Wight gevaren, waar men te 23 u. aankwam. Onze Oostendenaar bleef er een paar dagen liggen, maar was op 4 september reeds vòòr Cherbourg, om op 8 september, tussen Sark en Guernsey de gevangenen van de gemaakte prijzen aan wal te zetten. Bij dezelfde gelegenheid nam hij tevens een zevental van "onze landslieden", op dezer aanvraag, mee aan boord.
Dit belette Flanderin niet, op 17 september, een schip van Engels maaksel, van ongeveer 60 vat, geladen met haver, te veroveren vòòr Saint-Valéry-en-Somme.
Op 20 september was hij terug thuis, maar niet voor lang, want op 5 oktober voer hij weer uit, in gezelschap van de kapers Joannes Lindersen en Philippe Terryn.
Rond Folkestone, op 8 oktober, veroverde Flanderin een haringbark ook vermeld elders als snauw, gela-den met zout, "La Triumphante", en stuurde de prijs onmiddellijk naar Oostende, na een kwartiermeester, twee man en een zieke erin gesteld te hebben.
Op 16 oktober kon hij een snauw van Dieppe veroveren; de prijs, met zout geladen, werd dadelijk bemand met bewaking en Flanderin begeleidde de buit naar Oostende, waar hij op 18 oktober aankwam.
Daarmee lijkt de kous af met de kaperij. Flanderin beveelt nog een fregat op 12 februari 1714, de "Joffrauwe Jacoba".
Maar de Successie-oorlog loopt op zijn einde in 1713 en werd definitief afgesloten door het Barrièretractaat van 1715. ☞

Achterglasschilderij van C. Baervoets, verbeeldende een zeegevecht tussen een Frans fregat en een Engels korvet in 1727. Het scheepstype is echter van rond 1800. Uit de kollektie van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

Oostende komt onder Oostenrijks gezag en zal op andere middelen moeten zinnen om de zee te doen renderen.
Men begint in de Zuidelijke Nederlanden uit te kijken naar de enorme markt van het Oosten, waar Engelsen en Hollanders reeds een eeuw lang rijke handelsbetrekkingen hebben aangeknoopt.
Vanaf 1714 werden dan ook, ter navolging, vanuit Oostende, door particuliere reders schepen uitgerust op de Oost-Indië- en Chinavaart, met min of meer succes en soms harde tegenweer in het binnenland waar men soms de konkurrentie vreesde van de buitenlandse waren.
In 1718 had o.a. de Franse avonturier ridder de la Merveille, het bevel gekregen over een fregat de "Charles VI", uitgereed voor de vaart op Malabar en Coromandel.
Hij was op 17 juli 1720 terug te Oostende en bracht het nieuws dat hij de keizerlijke vlag had gehesen op een "koncessie" hem verleend door de aldaar heersende nabab, in de buurt van Pondichéry, rond Gabelon (of Cobelon of Cabelon, naargelang de schrijfwijze van die tijd), op de kust van Coromandel, in Indische termen Sadatpatman geheten.
La Merveille had trouwens te dezer plaats een bezetting nagelaten van een dertigtal man, onder bevel van een Portugees officier, Diaz de la Pena, en hij had alles in de mooiste kleuren afgeschilderd.
Dit soort kolonisatie wekte geen algemeen vertrouwen en er tekende zich zeer spoedig een vorm van anti-annexionistische stemming af.
Het verloop van de geschiedenis rond die concessie is dan ook vol incidenten en men eiste onderzoek naar de ware toestand en naar de rendabiliteit van de onderneming. Het bleek trouwens dat de handelswaarde van de opbrengst van het schip van La Merveille ver van schitterend was: weinig winst en slechte kwaliteit der ☞



Drie fregatten van de Oostendse Compagnie in de baai van Praya, Sint-Jago-eiland, Azoren: de St. Carolus, de Arent en de H. Elisabeth. Uit het journaal gehouden door Laville-Prichard, luitenant op de Arent (1724).

LE LIS
verto belgium

Verkrijgbaar bij :

ZEEBRUGGE STORES
Rederskaai 23/24
8380 Zeebrugge
050/54.48.87

FISHING EQUIPMENT
Tijdokstraat 34
8380 Zeebrugge
050/54.41.60

STAALKABEL & TOEBEHOREN

Na jaren van intensief testwerk langsheen de Atlantische kust wordt de nieuwe generatie visserijkabel **FORTRAL** eindelijk algemeen beschikbaar, zowel in **Linkse** als **Rechtse** uitvoering.

Vanaf Maart 1990

POLY-NETWERK - SPEKKEN

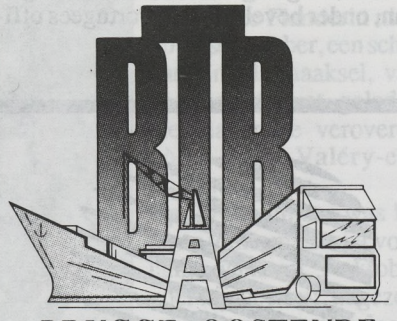
TOUWEN & GAREN & STRAPPING

Baantje 12 - B-9160 Hamme
Tel. : 052/47.83.21 - Fax : 052/47.39.79 - Telex : 21829
Bijhuis : 2030 Antwerpen - Zomerweg 30B - Tel. 03/541.65.94 - Fax 541.83.92

produkten.
Het gevolg van het bij de reders opgewekte wantrouwen blijkt dan ook te zijn geweest dat men besloot de zaak ter plaatse te gaan bekijken. Er werd door de groep reders, die geleid werd door de bekende gebroeders Maelcamp, een fregat uitgerust, de "Ville d'Ostende", van 300 vat en 20 stukken geschut, onder het bevel van onze Andreas Flanderin.
De "Ville d'Ostende" vertrok op 23 februari 1720 uit Oostende, met het doel de kust van Coromandel aan te doen en er, benevens het drijven van handel, ook na te gaan welke toestanden aldaar, na de pogingen van La Merveille, heersten.
Op 27 juli 1720 bezocht Flanderin de beruchte koncessie van Gabelon. Een verslag daarover, ingediend bij de Raad van State, zou aangetoond hebben dat het betrokken terrein van de koncessie een woestijnachtig gebied was, het terrein zelf zijnde een soort langwerpige landtong.
Flanderin was zelfs verplicht twee stenen huizen te bouwen om er zijn bemanning onder te brengen en ze te beschutten tegen zon en regen. Het miseragele uitzicht van de hutten waarin de inboorlingen gehuisvest waren, was o.a. weinig aanmoedigend.
Nochtans werd een aanvang gemaakt met kommerciële onderhandelingen en na een drietal maanden verblijf van Flanderin ter plaatse was Gabelon geleidelijk aan van militaire post (een soort klein fort) geëvolueerd naar een soort handelspost.
Volgens historicus N. Laude legde de "Ville d'Ostende" een bewogen reis af, want het schip werd aangevallen door zeerovers, hernomen door de bemanning en tenslotte opgebracht en verkocht te Goa.
Wat er ook van zij, Flanderin legde te Oostende in 1722 een uitgebreid verslag voor, bij notariële akte, van notaris Pille. Zijn ervaringen te Gabelon leken gunstiger te zijn dan zijn mening bij zijn aankomst te Gabelon.
Men was de mening toegedaan dat een privé notariële akte niet voldeed ter zake en er werd besloten van hogerhand een onderzoek in te stellen. La Merveille en Flanderin zouden dan hebben moeten verschijnen voor de rechter van de Admiraliteit te Oostende, samen met hun bemanningen en met al wie bij de rederij der schepen betrokken was. De resultaten van het onderzoek zouden als dokumentatie voor de reders van de Oost-Indiëvaarders hebben moeten dienen en tevens een advies geven over de werkelijkheid van het oprichten van concessies.
We hebben over dit onderzoek niets kunnen vernemen.
Waarschijnlijk was het resultaat van het onderzoek gunstig, want de Antwerpenaar Cobbé werd, in 1723, officiëel belast door de keizer met het goeverneurschap over Gabelon.
Flanderin kwam zonder twijfel met voordeel uit het gehele zaakje te voorschijn, want na het ontstaan van de beroemde Oostendse Compagnie, in 1723, werd hij belast in 1725 met het bevel over een schip dat voor de vierde keer "Marquis de Prié" werd geheten, ex-"Ville de Gand", een fregat van 480 vat, 28 kanonnen en een bemanning van 91 man, w.o. 71 Belgen.
Andreas Flanderin vertrok met zijn fregat op 3 februari 1725 naar Kanton. Hij had tevens aan boord een zijner zonen, Joannes Baptista, oud 16 jaar, vermeld op de rol van de aalmoezenier als "filius ducis" (zoon van de kapitein).
Het boordjournaal van de aalmoezenier van deze "Marquis de Prié", de kapucijn A. Demaere, werd besproken door E.A. Van Haverbeke, in het "Album Joseph Delbaere", van 1968, en we vernemen daaruit dat onze Andreas overleed op de terugweg van zijn fregat, op 6 juni 1726, komende van Kanton en varende naar Oostende.
Het fregat arriveerde te Oostende op 16 juni 1726.
Van Haverbeke doet tevens opmerken dat de akte van overlijden van Flanderin vermeldt dat hij werd begraven "in templo Ostendae", d.i. in de kerk van Oostende en dat het in die tijd niet gebruikelijk was een lijk tien dagen aan boord te houden, zodat het wel mogelijk is dat men voor onze kapitein een uitzondering zou gemaakt hebben.
Andreas Flanderin was niet onvermogend, want op 25 september 1705 stond hij bij notariële akte zijn onverdeelde helft van een huis, aan de Nieuwstraat te Oostende, af aan zijn stiefvader Andreas Henderyckx.
Rente en geld in speciën - 450 guldenschonk hij aan zijn petekind dochter van zijn zuster. Dit wijst op een stevige welstand.
Zijn zoon Andreas-Jacobus, geboren in 1708 te Oostende en er overleden in 1763, werd er op 17 maart 1755 schepen en bleef dit tot aan zijn dood. Historicus Chr. Koninckx, professor aan de VUB, maakte over hem een belangwekkende licentiaatsthesis, waarvan de titel - "de grote wereld van de XVIIIde eeuwse koopman" - wijst op een fameuze handelscarrière. Koninckx vertelt daarin hoe zoon Andreas Jacobus, na een lange diensttijd in de Oostendse Compagnie en in de Zweedse Compagnie van Gotenburg als handelsverantwoordelijke, terugkwam naar zijn geboortestad als rijk en voorspoedig burger.
De zoon die meevoer naar Kanton met zijn vader, Joanne-Baptista, geboren te Oostende in 1709, overleden in 1771, werd kapucijn onder de naam van Bonaventura van Oostende. Hij vervulde trouwens diverse funkties van gardiaan in zijn orde.
Over de genealogie der Flanderins is heel wat te lezen bij M. Sabrechts, in de studie "De Oostendse kaper Michiel Mansvelt en zijn familie", verschenen in Ostendiana III, 1978, pp. 17-40. Het stuk leert ons hoezeer de banden tussen Oostendse zeelui ook familiaal belangrijk waren.

Walter DEBROCK

VOOR AL UW
PROBLEMEN
met betrekking tot
kinderbijslag, pensioen,
belastingen, loon en
arbeidsvoorwaarden,
WENDT U TOT DE
**BELGISCHE
TRANSPORTARBEIDERS-
EN ZEEMANSBOND**



BRUGGE - OOSTENDE

**SEKRETARIS:
IVAN VICTOR**

Jules Peurquaetstraat
27,
8400 Oostende.
059 / 70 27 41

Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.
050 / 54 47 15

Aangesloten bij het Algemeen
Belgisch Vakverbond (A.B.V.V.) en
bij de Internationale
Transportarbeiders Federatie
(I.T.F.)

(Bijna) iedere maand bespreekt HVB een vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt, heeft na verloop van tijd een totaal overzicht van de vaartuigen.

Z.430 'Margibel'

Drievoudige garnaalkoning

BOUWJAAR: 1957

WERF: Laan en Kooi, Den Oever (Nl)

TYPE: staln kustvaartuig

UITRUSTING: boomkor— en garnaalvisserij

TONNAGE:49,23 BT

LENGTE: 19,62 m

MOTOR: M.A.N., 1970

VERMOGEN: 250 pk (184 kW)

EIG.: Jozef Martony, Knokke-Heist

Vooraleer de lange rij Zeebrugse vissersvaartuigen die in de jaren zestig werden gebouwd (36 eenheden of ruim een derde van de lokale vloot) aan te snijden wordt in deze bijdrage de laatste "vijftiger" belicht. De garnaalvisser Z.430 'Margibel' van de 47-jarige schipper Jozef Martony behoort samen met de Z.324, Z.445, Z.472 en Z.5 (ex-B.5) tot de vijf oudste vaartuigen van de Zeebrugse vloot. De vier andere kwamen in deze reeks reeds aan bod.

De Z.430 is een paar weken weg uit Zeebrugge. Bij Luyt in Den Oever wordt het stalen kustvaartuig voorzien van een nieuwe pneumatische lier en nieuwe gieken aan de mast vooraan, ter vervanging van de portaalmast. De aanpassingswerken gebeuren ongeveer op dezelfde plaats waar het schip in 1957 van stapel liep in Den Oever, namelijk op de werf Laan en Kooi. Deze kleine werf, eigenlijk meer een smederij, werd in de jaren vijftig opgericht door twee werknemers van de schoonvader van de huidige baas van de lierenfabriek Luyt. Het scheepsbouwersduo Laan en Kooi bouwde naast enkele Nederlandse vaartuigen ook de Z.445 'Marina' en Z.321 'Aurora'. Het was Petrus Latruwe uit Zeebrugge, reder van de Z.445 en Z.403, die het als derde vaartuig liet bouwen. De Z.430 'St.-Donaas' was toen voorzien van een 150 pk Bohm en Kähler die later de plaats moest ruimen voor een zwaardere M.A.N.-diesel.

In 1963 kochten Albert Depaepe en zijn echtgenote Madeleine Slabbinck uit Heist (Depaepe was een nonkel van Jozef Martony) het schip, dat pas in 1974 zijn eigendom zou worden en vanaf dat ogenblik als 'Margibel' zou varen. Intussen was Jozef Martony zes maanden medeeigenaar van de oude Z.548 'Flamingo' (samen met Henri Luickx) en nadien van de Z.553 (met Gabriëlle Hots) die hij van Trifon Desmidt overgenomen had en later zou doorverkopen aan Louis Vlietinck.

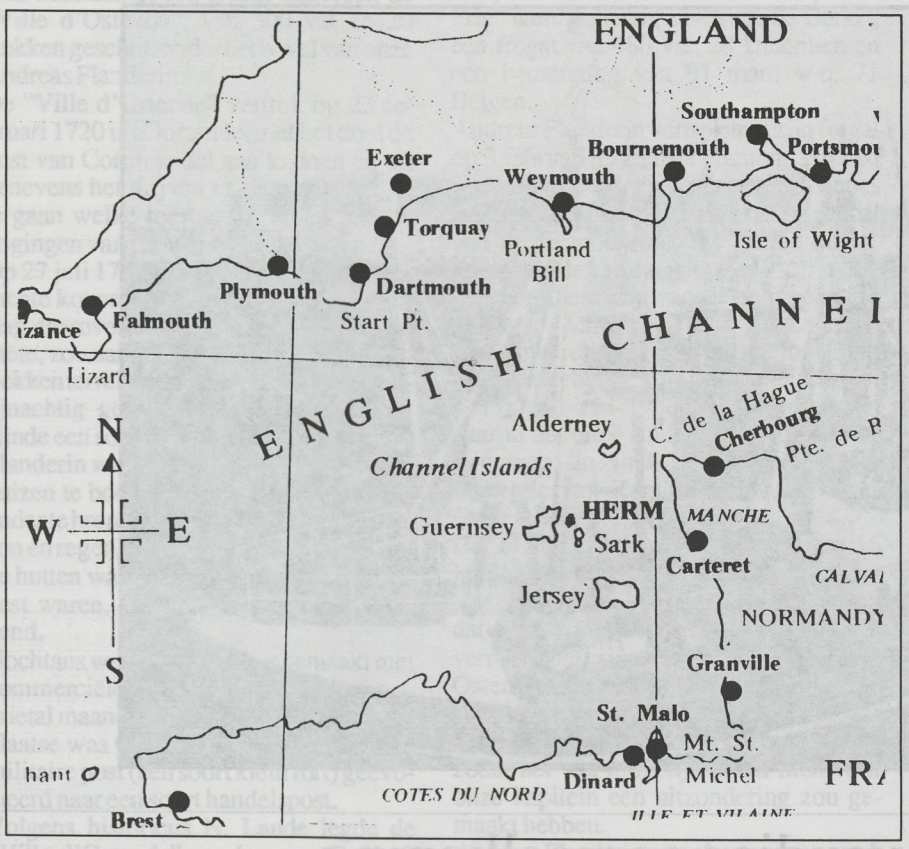
In 1974 kwam Jozef Martony op zijn huidige garnaalvanger terecht. Albert Depaepe was overleden en zijn weduwe liet de zaak over aan de toekomstige Zeebrugse garnaalkoning.

Jozef Martony vaart al negen jaar met zijn zoon Gino en eveneens al enkele jaren met Mark Denorme, een bemanning die drie keer op rij de beste garnaalopbrengst boekte in Zeebrugge (1986, 1987 en 1988).

Binnen enkele dagen neemt de Z.430 'Margibel' zijn vertrouwde plaats weer in, in het Zeebrugse visserijdok. Met de vernieuwde uitrusting rekent Jozef Martony erop dat hij in het najaar, als het nieuwe garnaalseizoen weer goed op gang is, aan zijn trekken komt. Vorig seizoen moest hij de Z.554 'Lucky Star II' en de Z.586 'Mermaid' laten voor gaan. Dat doet wellicht een beetje pijn voor een ervaren schipper die zo lang de garnaalwimpel mocht voeren. (gw)

Een hemel op aarde

HERM EILAND



Ik had al een en ander gehoord over het schelpenparadijs Herm en zo had ik het plan opgevat om er eens naartoe te trekken om er de schelpenschat te zoeken. Op het einde van de maand maart was het grootste springtij van het jaar met de laagste waterstand bij eb, maar ook de hoogste bij vloed. De getijdenkalender wees op 28 maart een coëfficient aan van 113, wat voor onze kust een verval van circa 5 m betekent en voor de Kanaaleilanden een verval van meer dan 10 m. Zeer laag water is voor de schelpenzoeker een gunstige tijd omdat dan de kans bestaat in het droog gekomen litoraal vele levende mollusken aan te treffen.

Na informaties ingewonnen te hebben bij de Tourist Boards van de Kanaaleilanden zetten wij, mijn reisvriend Dirk en ik, de reisweg uit als volgt: Met de auto van De Haan naar St. Malo (600 km), daar een paar dagen verblijven om wat mee te happen van de mooie côte d'émeraude om bij de derde dag 's morgensvroeg met de ferry "SOLIDOR II" de overtocht te doen naar St. Helier op Jersey. Van daar met een boot van de British Channel Island Ferries naar St Peters Port op Guernsey. Te St Peters Port een zevental dagen verblijven in de Yacht Inn bij de haven-esplanade waar ook parkeerplaats is voor de wagen. Iedere dag zouden we de overtocht doen van St Peters Port naar Herm met de katamaran Travel Trident. Natuurlijk stond een nader bezoek aan Guernsey zelf en een overtocht naar het eiland Sark op het programma.

Kanaaleilanden

Te noordwesten van Normandië, in de Golf van de Mont St. Michel ligt de fameuze archipel van de Channel Islands. Alhoewel deze eilanden dichter bij Frankrijk gelegen zijn dan bij Engeland, vallen ze al sinds vele eeuwen onder de Britse kroon.

Naam	1X b km	Opp	inwoners
Jersey	10 X 18	116 km2	76 000
Guernsey	15 X 8	63 km2	56 000
Alderney	5,6 X 2,4	7,9 km2	2 000
Sark	5,6 X 2,4	5,2 km2	600
Herm	2,4 X 0,8	1,3 km2	40

De kleinere eilandjes Brehou, Jethou Lithou, Ortach en Burhou zijn privé bezit en niet toegankelijk voor publiek.

Al deze eilanden hebben sterk gelede kusten met schilderachtige baaien, kloven, ravijnen, een bloemenpracht vooral in de lente, een zeer rijke avifauna en de afwezigheid van zware industrie. Er is een vermenging van de Britse en de Franse kultuur en daar kan de toerist letterlijk van proeven door 's morgens op hotel een uitgebreid English breakfast voorgeschoteld te krijgen terwijl 's avonds bij dinner de gastronomische finesse van de haute cuisine te wachten staat.

Bestuurlijk omvat de archipel twee baljuwschappen, Jersey en Guernsey. Elk van hen heeft eigen wetten die gebaseerd zijn op de Normandische wetgeving van de 13de eeuw. Er zijn eigen bankbiljetten en munten met dezelfde waarde als het Britse geld. Net als in Engeland rijdt men er aan de linkerzijde van de weg. Parkeren op Guernsey is een probleem, vooral tijdens de weekdagen in de hoofdstad. Er

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

zijn 34 000 auto's op het eiland op een bevolking van 56 000. Op Sark en Herm zijn auto's taboe.

Herm

Wanneer we met de katamaran vanuit St Peters Port Herm naderen zien we eerst de westkust met de vele mini-eilandjes en rotspunten. Zuidelijk van Herm, gescheiden door een kleine zeearm, ligt het privé-eiland Jethou. De overtocht duurt een klein half uurtje en het emeraude gekleurde zeewater is er doorgaans kalm, zelfs bij een strakke noordenwind. Er wordt aangelegd in het kleine haventje, dat maar toegankelijk is als er voldoende waterstand is, want bij eb valt het haventje volledig droog. Gezien het springtij was en dus ook zeer laag water bij eb, hebben we verschillende keren aangelegd en ook de boot moeten nemen bij de Rosière Steps, vierhonderd meter zuidelijker in de blauwe lagune waar het dieper is. Daar moet men langs trappen omhoog door een granieten toegangspoortje om het eiland te bereiken. Vlakbij het haventje is het enige hotel "The White House" dat maar open is van april tot oktober. Rechts zijn er een paar souvenirs shops en het postkantoor van Herm. Wat verderop is er de Mermaidtavern met een zeer stemmig interieur. Wanneer je dan op het terrasje van de tavern geniet van een kopje thee met sweets, komen de mussen uit je handen er wat van wegpikken.

Ongeveer in het centrum van het eiland ligt het dorpje met een mengeling van oud en nieuw. De nieuwste huisjes van de eilandbewoners werden door Italianen gemodelleerd en geven het geheel een mediterraan uitzicht.

Het oudste gedeelte, de 18e eeuwse Manoir en het kleine St. Tugualkerkje zijn nog in graniet. Er is ook een klein schooltje voor de enkele kleuters van Herm. We zagen ze op het kleine binnenkoertje touwtje springen. Grotere Hermkinderen gaan dagelijks met de boot naar St Peters Port om school te lopen. Dat hebben we gemerkt toen we met de ochtendboot op Herm aankwamen. Enkele kinderen stonden er klaar met hun boekentassen. Op het piertje stond ook een reeks met volle melkkruiken. Dagelijks wordt de melk van een honderdtal Hermkoeien met de boot overgebracht naar Guernsey.

Het kerkje werd gebouwd in de elfde eeuw toen Robert de Duivel, hertog van Normandië was. St Tugual is als heilige nogal een duistere figuur, door sommigen bestempeld als bastaardzoon van een Britse koning en voor anderen was het een vrouw uit Wales die vermoord werd door de Saksen.

De kust van de noordkant van Herm bestaat uit de zandstranden van Shell Beach en Mouisonniere Beach. Om de stranden te bereiken moet je over de noordelijke heuvels voorbij de neolitische dolmen. Deze oude grafsteden bewijzen dat er reeds mensen op Herm waren tweeduizend jaar voor Christus.

Het zuidelijk gedeelte bestaat uit een plateau en heuvels tot 200 voet die aan de kust plots in zee vallen. Een goed aangegeven voetpad omcirkelt het eiland en we hebben niet nagelaten om het af te wandelen, genietend van de telkens wisselende uitzichten. We hadden tijdens ons verblijf dagelijks een warm zonnetje met op de middag tweeëntwintig graden en dat in maart! We beleefden er het wondermooie van wat Harry Bellafonte bezingt in "Island in the sun."

De seigneur van Herm is majoor Peter Wood en zijn vrouw Jenny. Sedert 1949 beheert de Woodfamilie het eiland en hebben nog een kontrakt tot 2029. Alle nutsvoorzieningen werden door de Woodfamilie geïnstalleerd zoals het hotel, de boerderij, de winkeltjes, de kiosken op het strand, enz. Peter Wood regeert er nog als een feodale meester en is enkel onderhorig aan de States of Guernsey, die in 1947 het eiland kochten van de Britse kroon voor 15 000 pond sterling.

Alles op het eiland is kraaknet en er is zelfs een eigen vuilnisverwerking. De Woodfamilie is erg gesteld op netheid, rust en vrede. Zo hebben we met onze eigen ogen kunnen zien, terwijl we op het terrasje zaten, dat de tenant Peter Wood het niet kon nalaten zelf een leeg kartonnen theekopje op rapen en in de vuilnisemmer te werpen; kopje dat waarschijnlijk door een argeloze toerist achteloos was weggeworpen.

De Woodfamilie heeft het vredig karakter en het wondermooie van Herm na de oorlog hersteld en tot op vandaag bewaard en zoals Peter Wood zelf zegt: "Peace is not a negative thing - just the absence of bustle and noise. Peace is a positive thing, an almost tangible thing. On Herm there is peacefulness."

Schelpenparadijs !

In één van de twee shops op Herm kan je het boekje kopen "Fifty Sea Shells from Herm Island" door Jill- S Kendrick. Het werd voor het eerst gepubliceerd in 1969 en is thans in 1990 aan zijn zesde druk toe. Het boekje werd geschreven voor de liefhebber-verzamelaar en geeft van elke schelpensoort een duidelijke witzwart tekening met daarbij een beschrijving van het dier en de leefplaats. Alle schelpen die er in vermeld staan hebben we op één soort na gevonden, maar daarnaast hebben we nog een veertigtal andere soorten gevonden, zodat de moeite om op schelpenzoektocht te gaan naar Herm rijkelijk beloond werd. Elk strand en elke rotspartij leverde vondsten op. Maar naast de schelpen waren er nog wel een vijftal krabsoorten, botervisjes, grondels, klipvissen, puitalen, enz. een onnoemelijke schat van zeeleven tussen de blootgekomen zeewieren en in de poeltjes waar zeewater achterbleef. Het meest hebben we natuurlijk gevonden bij zeer laag tij aan het mooie zandstrand van Schell Beach. Op de derde dag van onze zoektocht kwam bij Shell Beach een speedboot op het strand aanvaren. Drie mannen kwamen aan wal en maakten zich klaar om op oorschelpenvangst te gaan. Het vlees van de oorschelp (haliotis tuberculata) is een ware lekkernij. We spraken ze aan en vroegen of ze na de vangst aan ons enkele exemplaren wilden verkopen voor Belgische museums.

Hun jachtgebied bleek de rotspartijen "Les Jacques" te zijn op zowat vierhonderd meter van het droge zand van Shell Beach. Bij het opkomende tij kwamen ze terug met een emmer vol levende oorschelpen. We hebben er dan een viertal kunnen ☞

kopen en nadien geprepareerd in isopropanol en alcohol. Twee daarvan zijn bestemd geweest voor het natuurhistorisch museum te Brussel en de andere twee voor het natuurschoolmuseum "Thierry" te Gent. Later bemachtigden we nog enkele levende exemplaren op Guernsey waarvan er één geschonken werd aan het Noordzeeaquarium te Oostende.
Aan het strand bij Belvoir Bay leeft een kolonie van messchelpsoorten (Ensis arcuatis). Het zijn grote exemplaren tot 20 cm lang en een paar eilandbewoners kwamen ze vangen om er een lekkere maaltijd mee te bereiden.
Wie zelf zin zou krijgen om een tochtje te wagen naar Herm Island en Guernsey kan voor informatie terecht bij
States of Guernsey Tourist Board
P.O. Box 23 States Office St Peters Port
Guernsey
Channel Islands

Robert Coelus

E.H.B.O.

Elektriciteit : levensgevaarlijk !

Enige weken geleden werd een visser erg verbrand door het prutsen aan een stopkontakt. Men schrok hevig wanneer de uitwerking gezien werd van de elektrische lading op de huid van de jongen.
Een goede en beveiligde elektrische installatie is een "must" ! Elke installateur kan helpen de veiligheid optimaal te maken en het risico tot ongelukken te verminderen of uit de weg te ruimen.
Bij inwerking van elektriciteit op ons lichaam komen veelal diepe brandwonden voor, de spieren trekken krampachtig samen en er kunnen ernstige stoornissen ontstaan in het zenuwstelsel, ademhalingsstelsel en de bloedsomloop.
Teneinde zoveel mogelijk onheil te voorkomen, schakelen we (indien mogelijk en noodzakelijk) de stroom uit of verwijderen we het slachtoffer zo snel mogelijk van de stroombron. Let daarbij op voor de eigen veiligheid !
Brandwonden, die zeer frequent voorkomen bij dergelijke ongevallen, koelen we dringend af en laten we behandelen door een arts. Indien de ademhaling (en eventueel het hart) stilvalt, dan moet er reanimatie plaats grijpen met kunstmatige ademhaling (en uitwendige hartmassage).
Dit laatste moet praktisch aangeleerd worden daar dit wel oefening vergt. De moeite waard om te kennen !

E. Brouckxon

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende - tel 059 / 32 34 91 - fax 059 / 33 05 50

Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende in het vissershavengebied voor het vismeelverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

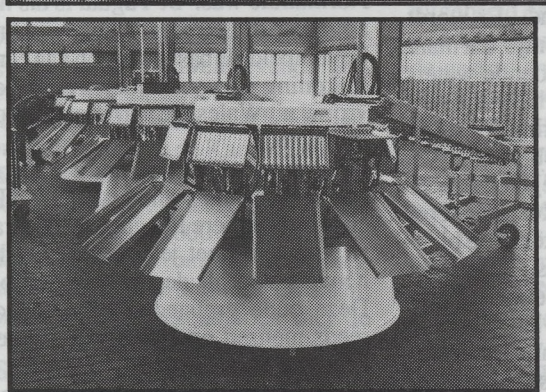
Zaakvoerders :

Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

Baert André -Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbaas-sorteerders:

Peere Etienne, Groenendijkstraat 167, 8401 Bredene -Tel: 059 / 32 13 74



Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86

Seaprint: 059 / 32 55 59

XV: wij zouden het zelf niet mooier hebben kunnen zeggen

In 1666 werd een devotieboekje over Onze Lieve Vrouw van de Potterye uitgegeven. Het werd geschreven door de Jezuïet Philippe François Taisne.
Volledige titel van het werkje:
ONSE LIEVE VROUW VAN POTTERYE
TOEVLUCHT DER SONDAEREN, EN VAN ALLE
BEHOEFTIGHE MENSCHEN, HET OUDTSTE
MIRAKELEUS BEELDT VAN ONS NEDERLANT,
DOOR VEEL JONSTEN VERMAERT, ENDE TE
BRUGGHE BESONDERLYCK VEREERT.
Volgens dit boekje gaan de sporen van O.L.Vrouw van de Potterie zeer ver terug. "Het Huys, oft Hospitael der schamele armen Ter Potterye" wordt vermeld in de oudste brieven van de aartsbisschop van "Rheyms" daterend van 1252. In een pauselijke bulle (brief van de paus) van Joannes XXI van 1276 is ook sprake Hospitael, gheseyt van Maria de Potterye".
De verering van O.L.Vrouw van de Potterie is dus zeer oud. Een intense en devote verering gaf aanleiding tot heel wat mirakelen. Deze mirakelen worden in hetzelfde devotieboekje beschreven.
Hieronder de wonderen die betrekking hebben op de scheepvaart en de visserij.

In een Schip-braecke behouden

Pieter Adriaens, woonachtigh onder den Dam, quam uyt Spaignien met twee Schepen, en als hy gheraeckt was onder de kuste van Engelandt, is'r op-gheresen een schroomelyck tempeest, door het welck het een Schip is vergaen, daer vyftich mannen op waeren, vande welck de zee twee- en-dertich heeft weghghesleept; even-wel is het ander Schip van den voorseyden Pieter, in dat uytterste peryckel behouden gheweest, met dat sy Onse Lieve Vrouwe van Potterye hebben aen-gheroepen, en zyn alsoo van daer, te Vlissinghe gheluckelyck aen de Haven ghekomen.

Eenen Stier-man vanght een groote menighte van visch

Peter Brandt Stierman, woonachtigh te Sluys, hadde met een Schip in de Noortzee acht weken blyven ligghen, om te visschen, zonder iet te konnen vanghen, waerom hy seer mistroostigh ende bedroeft was; hy nam synen toevlucht, en betrouwen op O.L.Vrouwe, ende siet! binnen 3 daghen heeft in de wilde zee, met anghels, en sleyp-netten, soo veel visch ghevanghen, dat sy eene groote menichte van visch, wel met meer als 60 hoeden soiuts, in veel vaeten moesten versoutten.

Eenen Visscher met syn Schip ontkomen van een grouwelyck tempeest

Eenen Vischer van Ostende, was inde wilde zee, met syn Schip gheloopen, om visch te vanghen; daer-en-tusschen was'r eenen grouwelycken storm ogheresen, ende den voorseyden Visscher hadde door tempeest het roer van syn Schip verloren; Oversulcx was in groote benautheyt, denckende dat hy daer in zee, door de baeren, ende winden, zoude moeten versmooren; maer indachtigh wesende van O.L.Vrouwe Ter Potterye, sagh naer dese hemelsche Zee-sterre, om van haer, met syn Schip, ghenadighen bystandt, ende is alsoo, door soo groote peryckelen, zonder eenighen hinder, geluckichlyck tot Ostende, in de havene aen-gekomen.

Een Hamburghs-Schip, komende van S, Sebastiaen, wordt in zeer schroomelyck tempeest, in zee bewaert, en gheraeckt in de Havene

In 't Jaer 1632 een Hamburghs-Schip, quam op Paesch-avont afgevaeren uyt de have van S. Sebastiaen, in Biscayen, om herwaerts te kommé, alsdans is'er in de nacht, tusschen Sondagh en Maendagh zulck een tempeest van winden opgheresen, dat den spriet van de groote mast, en al datter dient, teghen de windt, afgebroken is geweest; soo dat het achterwaerts ghesmeten is, tot by Lisbona in Portugal. Dit tempeest hadde nu geduert van des Sondaeghs 'snachts, tot 'sWoonsdaeghs 'snachts, in den welcken nacht het tempeest soo vermeerderde, datnu de Bootghesellen den moet verloren gaven, ende niet konden eten : Alsdan heeft Jooris vanden Kerckhove, Borger van Brugge, die in het Schip was, met syne huysvrauwe, een belofte gedaen aan O.L.Vrouwe van Potterye, van haer te gaen besoecken, en op te offeren een witte wassche Keerse, en syn huysvrouwe een goude kruysken, 'twelck sy doen ter tydt aen haeren hals hadde, dese belofte in den nacht ghedaen zynde, is Donderdagh s'morgens met den dageraet, oversiens ende onverwachts het tempeerst t'eenemael gestilt geweest, en in een schoon weder verandert, met sulck eenen goeden windt, dat het Schip in korten tydt, sonder eenigh peryckel, tegen alle menschelycke hope, te Pleymuyen in Enghelandt aengekomen is, daer de andere Schepen, veel stercker, en beter bezeylt, met hun uytgevaeren zynde, schip)braecke geleden hebben. Sy hebben daer naer oock hunnen belofte komen volbrengen. Dit is ghetrocken uyt het wettelyck ondersoeck ghenomen, by laste van Syne Eerweerdigheyt van Brugghe, berustende in het Godts-huys, en hier van sietmen noch heden een Schilderye hanghen in de Capelle van Onze Lieve Vrouwe.

Noch een ander schip in tempeest bewaert

In't Jaer 1941 ontrent O.L.Vrouwe Lichtmisse, was Baudewyn Fery in zee, met syne Medeghesellen, die 33 waeren in getal : dese door stormen en quaedt weder, waeren soo verre ghekomen, ende soo verzeylt, dat sy niet en wisten waer sy waeren, noch en konden aen gheen haevene gheraken. Den Schipper in dese benautheyt, siende de doodt voor ogen, en wist gheenen anderen middel, omuyt de zee te gheraken, als synen toevlucht te nemen elck eene Misse zouden beloven, ter eeren Godts, ende van O.L.Vrouwe van Potterye; ende alsoo, naer dat sy in dry weken niet gheweten en hadden waer sy waeren, zyn tot Ostende in goede havene gheluckelyck aenghekomen.

De zusters Augustinessen te Brugge bezitten een mirakelboekje. In dit werkje worden de mirakelen aan de hand van tekeningen en teksten weergegeven; een soort stripverhaal dus.
In de Potterie zijn tevens drie wandtapijten te zien die de mirakelen voorstellen. Deze wandtapijten meten : 1,75/6,30m.-1,73/5,38 m. en 1,79/5,38 m.
Achttien mirakeltaferelen zijn over de drie tapijten verdeeld. Op elk tapijt worden zes taferelen door zuilen van elkaar gescheiden.
Er wordt aangenomen dat de tapijten dateren van 1625 à 1650 en dat ze wellicht gemaakt werden naar aanleiding van de voltooiing van de nieuwe kapel in 1625.
Naast de wandtapijten zijn er ook de brandglazen waar de mirakelen op zijn voorgesteld. Van deze brandglazen weet men zeker dat ze reeds geschonken waren voor 1627.
De Potterie en Blindekens te Brugge zijn zeer zeker een bezoek overwaard.

(vervolgt.) Willem Lanszweert

Brief uit Canada

Dit blad heeft — en daar zijn wij fier op — lezers in alle uithoeken van de wereld. In de ene uithoek hebben wij een abonnee in Australië, voor wat betreft de andere uithoek moeten wij maandelijks een exemplaar bezorgen in Argentinië. Ook hebben wij een zeer trouwe lezer bijgewonnen in Canada. In de vierde hoek van de wereld (want de wereld is, zoals bekend, een vierkant) hebben wij nog geen abonnee, maar dat komt nog wel.

Uit Canada kregen wij een brief met gelukwensen voor Het Visserijblad. Alle andere visserijbladen vormen, dixit de schrijver, een opeenstapeling van louter technische gegevens rond vaartuigen, lieren en motoren. Alléén het onze houdt, naast gegevens van praktische aard, ook rekening met het diepmenselijke van de vissers en de zeelui in het algemeen, zowel vroeger als nu. (Het spreekt vanzelf dat wij dit gedeelte van deze brief wel twintig keer gelezen hebben.)

De briefschrijver Eugeen Gonzales meldt ons ook dat in het naburige Seattle, V.S., veel ex-petroleumtankers omgebouwd worden tot gigantische hektreilers of cargo's die samenwerken met een aantal vissersvaartuigen. De laatste twee jaar zijn er reeds een viertal op zee omgekanteld. Eugeen beweert dat hij niet veel vertrouwen heeft in de stabiliteit van die vaartuigen. Drie maanden geleden draaide de hektreiler 'Auleution King' onderste boven, en dat gebeurde bij mooi weer. Oorzaak onbekend. Van de eenendertigkoppige bemanning vonden er negen vissers de dood. Na een eerste onderzoek vond men, rekening houdend met de feitelijke toestand dat de vissers in de V.S. en Canada pas op twintigjarige leeftijd naar zee gaan, de zesentwintigjarige schipper te onervaren om met zo'n treiler zee te kiezen. Tevens bleek dat aan boord marihuana gerookt werd. Een probleem dat ginder op veel vaartuigen voorkomt.

Verder deelt onze korrespondent ons mede dat een drital maanden geleden een tiental Nederlandse vissersvaartuigen toekwamen ter hoogte van Talcahuano, Chili. Zij probeerden er, alhoewel de visgronden aldaar alléén geschikt zijn om pelagisch of met een purse-seinenet te vissen, hun brood te verdienen met boomkorren. Het werd een teleurstelling. Het nettenbedrijf van Brian Gonsales, de zoon van Eugeen, maakt momenteel netten om de Nederlandse vaartuigen pelagisch te laten vissen. (DP)

BSM
Breskense Scheepsbouw en Machinefabriek bv

Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)
Tel.: 01172-1765
's Avonds: 01172-1590
Telefax: 01172-2421

- **Alle casco- en scheepsreparaties Dok mogelijkheden: afm: 55 x 12 x 5m (hefvermogen 1 000 ton)**
- **Specialisten in reparatie en onderhoud van dieselmotoren en machines**
- **levering en montage van DAF-motoren, DAF-onderdelen en Industrie-onderdelen**
- **Service-steunpunt M.T.U. (Mercedes)**
- **Levering van constructies als masten, luikhoofden en dekhuizen, zowel in staal als aluminium**
- **Ontwerpen en vervaardigen van dekwerktuigen als: visserijlieren, ankerlieren e.d., speciaal ontworpen voor uw schip**
- **Alle machinale bewerkingen in ons moderne machinepark in Breskens**
- **Levering en montage van koel- en ijsmachines voor de garnalen- en de kustvisserij**
- **Ontwerp en montage van hydraulische aandrijvingen voor vislieren e.d.**

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

Vraag vrijblijvend prijs en levertijd bij de **B.S.M.** *in Breskens. Belt u nr 1172-1765*

WEST-DUITSLAND

Kontroledienst strenger

De Fischereischutz in de Duitse Bocht heeft zich de laatste weken in de kijker gewerkt door (overdreven) strenge kontroles. Vooral de Nederlandse vissers waren hiervan het slachtoffer. De UK.366 Deo Juvante (43,97 m., 2.507 pk) werd opgebracht omdat de maaswijdte één mm te nauw bleek te zijn. Pas na betaling van een borgsom van 66.000 mark kon de grote bokkentreiler opnieuw vertrekken. Enkele weken eerder moest de UK.87 Maria al 45.000 DM neertellen voor een gelijkaardige overtreding. Bij de UK.282 Josephina Maria werd de maaswijdte in orde bevonden. De kontroleurs keerden de kisten schol uit. Uit de 400 kg vis haalden zij 9 kg scholletjes die de vereiste lengte van 27 cm niet haalden. Pas na betaling van een boete van 1.500 mark kon de treiler opnieuw uitvaren. De Nederlandse vissers voelen zich geviseerd door het willekeurig optreden van de kontroledienst van het Duitse Plat. Volgens Klaas Kramer, voorzitter van de Federatie van visserijverenigingen, zit in de huidige meetwijze een afwijking van 4 mm. Het wordt dan ook de hoogste tijd dat de EG een uniforme en objektieve maaswijdtemeting in voege brengt zodat de vissers niet langer overgeleverd zijn aan de willekeur van een ambtenaar die zacht of hard op het apparaat duwt.

FRANKRIJK

Spaanse treiler aan de ketting

De Franse kustwacht heeft een Spaanse treiler opgebracht naar La Rochelle. De vissers werden ervan beschuldigd illegaal te vissen in de Golf van Biskaje. Volgens de Franse overheid zal de schipper veroordeeld worden voor overtredingen van internationale maritieme voorschriften. Zoals bekend hebben de Fransen alle Spaanse vaartuigen uit de Golf geweerd.

nv Verheye Joël

scheepsherstellingen
afwerken nieuwbouw + ombouw
kranenverhuur
draai- en freeswerk
herstelling vislieren en onderhoud
leveren en plaatsen van vangstsorteerbanden

Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 (atelier en burelen)
& 050 / 54 69 89 (D. Verscheure)

50 jaar na de aankomst van Vlaamse vluchtelingen

Oostende verbroedert met Fleetwood

Een groep Oostenaars bij het vertrek in de Jeffoil-terminal met o.a. mevrouw Beauprez en gewezen havenluitenant Frans Vanderwal. (foto gw)

In de meidagen van '40 vluchtten heel wat kustbewoners met grotere en kleine vissersvaartuigen naar Engelse havens om het oorlogsgeweld te ontlopen. Onder hen Jacqueline Beauprez die er als 7-jarig meisje bij was. Met haar familie bereikte ze Penzance maar mocht er niet binnen. Via Milford Haven vond het gezin in "the Lancashire coast's top port" Fleetwood een tijdelijk onderkomen dat uiteindelijk vijf jaar zou duren.

Veel kustbewoners bewaren de beste herinneringen aan die tijd. Uit dankbaarheid voor de gastvrije opvang organizeerde Jacqueline Beauprez een herdenkingsreis. Een groep Oostendenaars die het als kind allemaal meemaakten reisde op vrijdag 11 mei af naar Fleetwood om er een week lang herinneringen op te halen. Een officiële delegatie van het Oostendse stadsbestuur, bestaande uit burgemeester Goekint, schepen Bourgois en schepen Van Laer, reisde hen achterna.

Herdenking

De 50ste verjaardag van de aankomst van de Oostendenaars ging in Fleetwood, een rustig vissersstadje nabij het toeristische centrum Blackpool, niet onopgemerkt voorbij. De bezoekers werden er op de vooravond van de herdenkingsplechtigheid vergast op een typisch Engelse avond in de "Tower" in Blackpool, een prachtige balzaal die sinds de oorlogsjaren nog geen haar was veranderd. 's Zondags greep aan het Vissersmonument op de promenade van Fleetwood een herdenkingsceremonie plaats. Naar plaatselijk gebruik ging dit gepaard met voorlezing van fragmenten uit de bijbel en gebeden ter nagedachtenis voor de op zee omgekomen vissers. Na neerlegging van bloemenkransen, o.a. door burgemeester Goekint, schouwden de officiëlen de parade van de sea-cadets en de Belgische en Britse oudstrijders die voor de gelegenheid naar Fleetwood waren gekomen.
Tijdens het avondbuffet aangeboden door het stadsbestuur van Fleetwood herinnerde burgemeester Goekint aan de emotionele en moeilijke meidagen. Hij dankte de plaatselijke bevolking voor de gastvrijheid die vele Oostenaars er toen genoten. Aan de plaatselijke deputy-mayor (een schepen bij ons) en gewezen RAF-piloot Harry King overhandigde hij een ereschaal van de Stad Oostende.

Verzande haven

Volgens de bezoekers is er in de voorbije halve eeuw weinig veranderd in Fleetwood. De visserij heeft er wel grote problemen gekend door de verzanding van de kust en de monding van de Wyre-rivier. Alle grote rederijen zochten andere oorden op, de laatste in 1983. Het grootste vissersvaartuig van de vloot is de plankenvisser "Royalist" van 108 feet of 33 meter. De plaatselijke vloot telt een vijftigtal treilers, hoodzakelijk boomkorvaartuigen die in de Morgambe Bay op Dover soles jagen en ook aktief zijn Ierse Zee en aan de zuidkust van Ierland.
Grootste probleem waarmee de haven te kampen heeft is het enorme tijverschil van 33 voet of ongeveer tien meter. Bij laagwater komt een uitgestrekte zandbank bloot te liggen. Langs de ondiepe havengeul kunnen alleen kleinere vaartuigen de haven bereiken. Groter treilers zijn afhankelijk van de hoogste waterstand. Dat gold ook voor de O.231 'St.-Carolus' die op het opgenblik van het Oostendse bezoek in het Wyre Dock lag om zijn vangst per container over te brengen. Schipper Guy Anthierens van de O.231 had er 42 dagen opzitten toen hij vorige maandag opnieuw in Oostende aan de markt kwam.

Opnieuw nummer 1?

Ondanks het wegkwijnen van de visserijbedrijvigheid wordt in Fleetwood aan de weg getimmerd om tegen 1992 opnieuw de eerste vissershaven van de Engelse westkust te worden. De aanleg van een nieuwe marina met ruime toeristische akkomodaties door de "Associated British Ports" (de dock-landlords) stuitte op felle kritiek. Maar ook de aanpak van de "Wyre Fish Dock Management Ltd" die sinds een jaar het beheer van de visafslag in handen heeft boekte niet de beoogde resultaten. De nodige financiële middelen om de haven uit te bouwen komen moeilijk los. Bovendien staan de talrijke konfliktsituaties tussen de visserij-industrie en de belangen van de "godfathers" van de haven een goede verstandhouding in de weg. De vissers geraken het stilaan moe om steeds meer havenrechten te betalen voor een falende dienstverlening. (gw)

Een toevallige ontmoeting in Fleetwood: de bemanning van de O.231 St.-Carolus tijdens een oponthoud in de Britse haven.

Campbell Soup wil Morubel kwijt

Amerikaanse multinationals kunnen aardige sprongen maken. Op 8 oktober 1988 nam Campbell Soup (omzet in '89: 5,7 miljard dollar) de Oostendse visbedrijven Morubel en Frigobel integraal over om ze onder de nieuwe benaming Campbell Seafoods Belgium onder te brengen in haar Seafood divison waartoe ook een Brits visverwerkend bedrijf behoort. Anderhalf jaar later maakt de Amerikaanse top bekend dat ze een groep Europese bedrijven wil afstoten, waaronder de Oostendse vis- en zeevruchtenverwerker.

Campbell staat al enige tijd onder sterke druk van de hoofdaandeelhouders om de financiële resultaten te verbeteren. Onder de erfgenamen van de vorig jaar overleden stichter van de groep, John Dorrance, heerst al enige tijd onenigheid. Sommige familieleden willen hun aandelen verzilveren door verkoop of fusie terwijl een andere groep Campbells onafhankelijkheid in stand wil houden. Een paar maand geleden verklaarde financieel directeur Ted Harper nog dat geen internationale aktiviteiten van Campbell te koop staan, maar dat alle aktiva zouden doorgelicht worden. Beslissingen zouden pas in het tweede kwartaal van dit jaar vallen. Intussen werd al een Britse fabriek van diepvriesvoeding gesloten en waren er spekulaties omtrent het lot van de Belgische pralinefabrikant Godiva die samen met Continental Foods, Delacre Biscuits en Campbell Seafoods (Morubel) de Belgische poot is van de Amerikaanse voedingsgigant. Het afstoten van Cambell Seadfoods (zowel in België als in Groot-Brittannië) moet in de eerste plaats gezien worden in het kader van de herstrukturering van de groep. In Oostende was het in elk geval bekend dat er een doorlichting van het bedrijf plaatsvond. Blijkbaar valt de visverwerking niet meer onder de kernaktiviteit van de groep. *"Cambell Seafoods is een gezonde onderneming"* zegt managing director Paul Gerard. *"Ook de financiële resultaten zijn uitstekend zonder dat er iets veranderde sinds de intrede van de Amerikanen. Voor potentiële kopers heeft het bedrijf niets van zijn glans verloren."* De bedrijfsleider verwacht ook geen grote veranderingen wanneer er een overnemer zou opdagen. Het is echter niet duidelijk of Campbell de Europese voedingsbedrijven (het gaat om de biscuiterie Lazzaroni in Italië, Campbell Seafoods in België en Groot-Brittannië, een groep diepvriesgroentenbedrijven in Groot-Brittannië en Campbell Irish Foods en Mallow Foods in Ierland) in blok wil overdragen of elk bedrijf afzonderlijk wil slijten en of er nog andere zullen volgen. In elk geval meent de Financial Times te weten dat de operatie 55 miljoen dollar zou kosten, wat de veronderstelling toelaat dat sommige akkwisities beneden hun overnameprijs zullen worden verkocht. (gw)

"Geen mensch te zien" of hoe het noodlot de treiler 'Simone' trof

In het aprilnummer van HVB haalde ik enkele gegevens aan in verband met het noodlottige einde van de treiler O.172 'Simone'. (Zie ook HVB 10, 1989, p 42) Deze kwamen uit de kranten die het bericht toen verspreidden.

Vanwege Arthur Lenaers, zoon van de verongelukte schipper, kreeg ik de opmerking dat de betreffende kranteberichten niet juist waren. Inderdaad, de 'Echo d'Ostende' vermeldde dat "de vrouw van de eigenaar reeds haar eerste man op zee verloren had."

Mevrouw Lenaers is echter maar éénmaal gehuwd geweest. De vergissing van de krant komt wellicht voort uit het feit dat René Lenaers, de verongelukte rederschipper, het vaartuig had gekocht van de weduwe van zijn broer, die op zee omgekomen was. Om zijn schoonzuster uit de grote schuld te halen had René Lenaers zichzelf en zijn familie ('Op hoop van Zegen') in zware schuld gestoken.

Het heeft zo niet mogen zijn.

Jef Klausing

Liederen van de zee

Ze bestaan nog, al worden ze niet meer gezongen aan boord van de schepen: de shanties, de gangspilliedjes, halyard shanties... Ze werden in de loop der tijden verzameld en opgetekend als zoveel kostelijke herinneringen.

Van 11 tot 15 augustus worden ze gezongen in Duinkerke. Er worden zanggroepen verwacht uit Bretagne, Ierland, Engeland, Polen, Duitsland, Zweden, Nederland, Frans Vlaanderen en van bij ons.

Liefhebbers van het zeemanslied: allen daarheen, wij zullen er trouwens ook zijn.

Vissershavenkommissie bijeen in Nieuwpoort

Tijdens de eerste vergadering van de vernieuwde Nieuwpoortse Vissershavenkommissie op 7 mei werd Michel Vanelverdinghe met éénparigheid van stemmen tot tweede ondervoorzitter verkozen.

De vergadering onder voorzitterschap van gemeenteraadslid Daniël Dewitte bekeek ook de EG-richtlijnen voor de exploitatie van de vismijnen. Het dossier omtrent de renovatie van de plaatselijke vismijn werd in twee fasen opgesplitst. Tot de eerste fase behoren o.a. de werken aan de bedaking, die omwille van hoogdringendheid inmiddels reeds werden aangevat. Voor de tweede fase zijn er diverse mogelijkheden uit te werken. Na onderzoek zal de voorzitter de resultaten aan kommissieleden voorleggen.

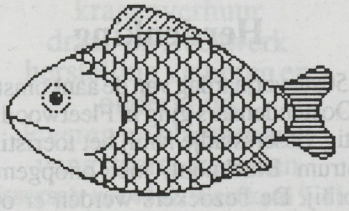
Ook het gebrek aan parkeerruimte rond de vismijn tijdens de zomermaanden kwam opnieuw ter sprake. De bezetting is zo groot dat sommige huurders niet meer kunnen laden en lossen voor hun pakhuis. Eerste ondervoorzitter Roland Crabbe was voorstander voor de invoering van voorbehouden laad- en loszone's op de veildagen die bij politiereglement moeten vastgelegd worden.

Week van de landbouw en de visserij in Nieuwpoort

Bij het ter perse gaan lag de opening van de "Week van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort reeds achter de rug. Tijdens het Pinksterweekeinde loopt in de feestzaal van de vismijn een overzichtstentoonstelling rond de visserij. In het kader van deze aktiviteit grijpt zaterdag 2 juni een garnaalpelwedstrijd plaats in de vismijn (15 uur).

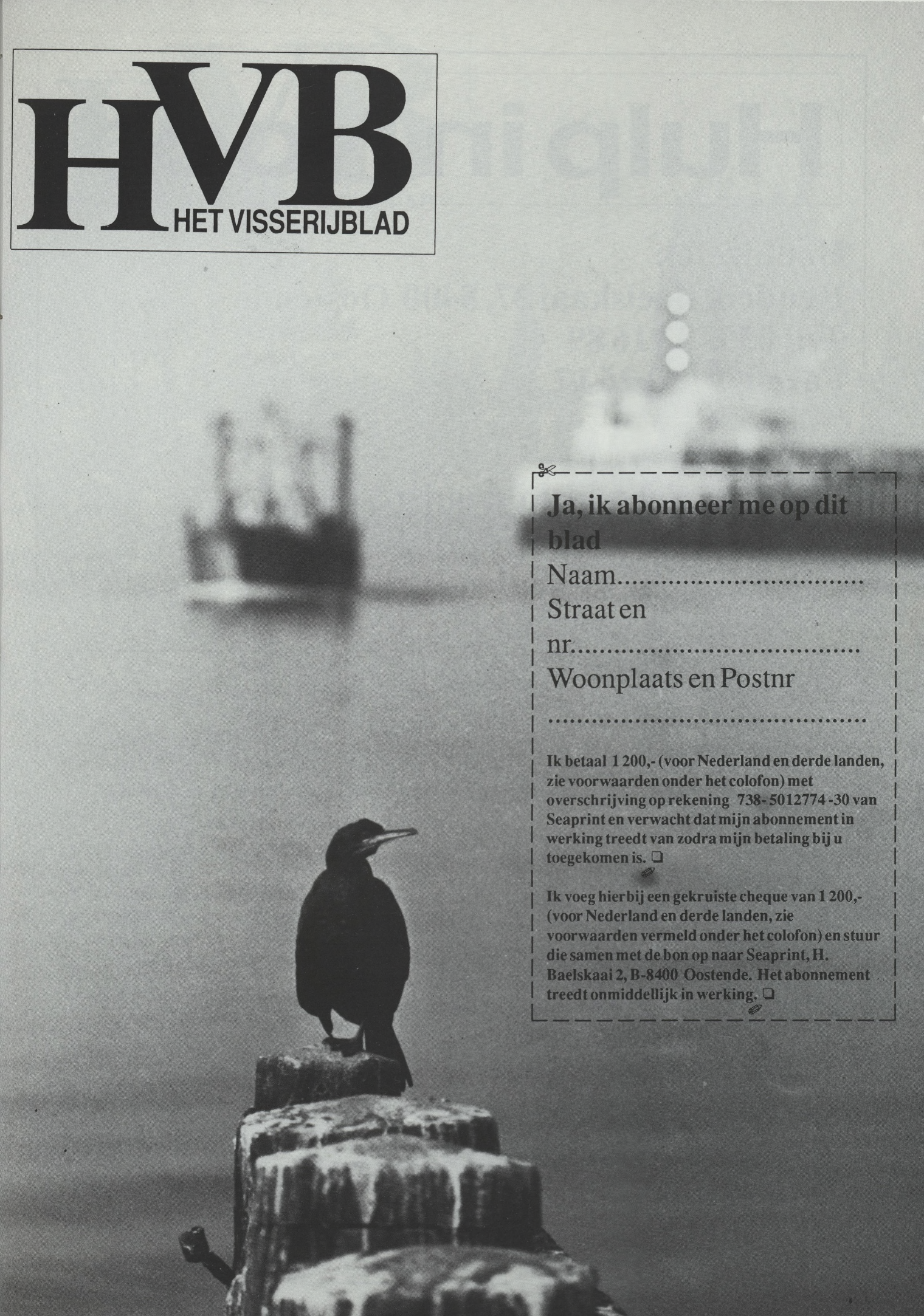
Maandag 4 juni om 10 uur wordt in de verkoopshal de jaarlijkse vissersmis opgedragen, gevolgd door de wijding van de vloot. Omstreeks 11 uur volgt de bloemenhulde aan het vissersgedenkteken. De plechtigheid wordt afgesloten met de huldiging van de verdienstelijkste reders in de feestzaal van de vismijn.

Op tweede Sinksendag zal de O.29 'Broodwinner' in Nieuwpoort afmeren en toegankelijk zijn voor het publiek.



— Ben ik blij dat het weer eens afgelopen is met al dat visserslatijn!

HVB
HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit blad

Naam.....

Straat en nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden onder het colofon) met overschrijving op rekening 738-5012774-30 van Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in werking treedt van zodra mijn betaling bij u toegekomen is. ❑

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur die samen met de bon op naar Seaprint, H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement treedt onmiddellijk in werking. ❑

Hulp in Nood

Hoofdzetel:
Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 16 89
Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 uur

NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE REDERS TER VISSERIJ HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD. DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER VAN VOORDELEN, ZOALS:

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor